



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117289579>

CA1
FN
-E77

Government
Publications
42



Statistics Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/12-2005
ISBN 0-660-62915-1

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Statistics Canada

Departmental Performance Report

For the
Period ending
March 31, 2005

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. L. Emerson', with a horizontal line underneath.

David L. Emerson
Minister of Industry

Table of Contents

Section I - Overview	3
Minister's Message	3
Management Representation Statement	5
Summary Information	6
Overall Departmental Performance	7
Section II Analysis of Performance by Strategic Outcome	13
Relevance of Statistical Information	14
Census of Population	14
Census of Agriculture	15
Aboriginal Statistics	16
Health Statistics	17
Environment Statistics	20
Education Statistics	22
Canadian Communities	26
Crime and Violence Statistics	27
Canadian Economy and the Labour Market	30
Accuracy of Statistical Information	37
Survey Coverage	37
Sampling Error	39
Response Rates	40
Statistical Revision Patterns	41
Timeliness of Statistical Information	43
Pre-Established Release Dates	43
Elapsed Time between Reference Period and Release Dates	43
Accessibility of Statistical Information	45
Access through the Media	45
Access through the Internet	46
Interpretability of Statistical Information	48
Availability of Supplementary Information	48
Coherence of Statistical Information	49
Use of Classification System	49
Selected Initiatives to Improve Coherence	50
Section III – Financial Performance	51
Financial Summary Tables	51
Section IV – Other Items of Interest	55
Continuing Efforts to Reduce Response Burden	55
Status Report on the Service Improvement Initiative	57
New Products and Services on the Web Site	58
Management Initiatives	59
Legislated Requirements for Statistics Canada	61

Section I: Overview

Minister's Message

A key priority of the Government of Canada is building an economy that will meet the challenges of the 21st century; an economy that is knowledge-based, technology-driven, and globally oriented. In support of this goal, Statistics Canada and the 14 members of the Industry Portfolio encourage innovative basic and advanced research, promote the commercialization and the adoption of new technologies and support the diffusion of transformative ideas throughout our economy. We also work to forge new and improved relationships with international partners, including emerging markets, in science and specialized technical areas. Essential to this work is a framework of marketplace regulations and laws that encourages innovation and stable growth. Through our efforts, the Industry Portfolio is helping to build a world-leading economy driven by talent, ideas and initiative.

The Industry Portfolio is composed of Statistics Canada and 14 other federal departments, agencies, Crown corporations, and quasi-judicial bodies. These organizations collectively play a key role in advancing Canada's industrial and economic development as well as fostering progress in science and technology. Advancing these priorities improves the overall health of the Canadian economy, provides opportunities for all Canadians to participate in our economic development and prosperity, and contributes to the quality of life of all Canadians.

Many Industry Portfolio initiatives build upon our strategic investments in research and development and help to move publicly-funded scientific and technological advances into the marketplace. Other key activities and programs encourage business growth and help industrial sectors be more innovative. Collectively, Industry Portfolio initiatives — and more importantly the results of those initiatives — stimulate the necessary adaptive and transformative changes demanded by the global economy.

Statistics Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2005 describes the achievements and results of the department.

The report demonstrates the contribution of Statistics Canada to better governance by providing key information essential to evidence-based decision-making. It provides an overview of major developments in preparation for the May 16, 2006 Censuses of Population and Agriculture, which will offer Canadians an option to respond using a secure on-line application. Also, statistical findings are reported on a number of

The organizational members of the Industry Portfolio are:

- Atlantic Canada Opportunities Agency [2]
- Business Development Bank of Canada [1]
- Economic Development Agency of Canada for Quebec Regions [2]
- Canadian Space Agency
- Canadian Tourism Commission [1]
- Competition Tribunal
- Copyright Board Canada
- Enterprise Cape Breton Corporation [1] [2]
- Industry Canada
- National Research Council Canada
- Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada
- Social Sciences and Humanities Research Council of Canada
- Standards Council of Canada [1]
- Statistics Canada
- Western Economic Diversification Canada [2]

1

Not required to submit a Departmental Performance Report.

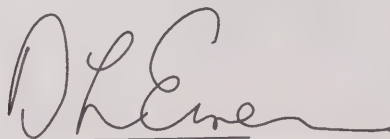
2

Not a Portfolio member for the purposes of the Main Estimates.

subjects relevant to Canadians: health, education, Aboriginals, Canadian communities, environment, economy, and crime statistics. The report highlights major findings in these areas and hyperlinks are provided to the web site for the reader interested in the full publication. Finally, the Report provides reassurance on the strict measures in place at Statistics Canada to ensure high quality statistical standards and responsible financial management.

As a member of the Industry Portfolio, Statistics Canada has contributed to the industrial and economic development of our nation. The work and contributions of the department are part of the overall government effort to develop and foster opportunities that reflect Canada's economic and social character. Through these efforts, we are investing in our people, our enterprises, and our future — the result will be a stronger and more prosperous economy for all Canadians.

I am pleased to present the Statistics Canada's *Departmental Performance Report* for 2004-2005.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. L. Emerson', with a long horizontal flourish extending to the right.

David L. Emerson
Minister of Industry

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit for tabling in Parliament, the **2004-2005** Departmental Performance Report (DPR) for **Statistics Canada**.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports* :

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It uses an approved Business Lines structure;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.



Ivan P. Fellegi

Chief Statistician of Canada

Summary Information

Statistics Canada (STC)

Reason for existence - Statistics Canada's mandate is to provide Canadians with objective and non-partisan statistics and statistical products, services and analyses on Canada's economy and society which are relevant, responsive to emerging issues, fulfill legal requirements and are of high quality.

Financial Resources (\$ millions)

Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
434.6	475.2	462.8

Human Resources

Planned	Actual	Difference
5,188	5,436	248

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Commitments

Strategic Outcomes

Provide Canadians with objective and non-partisan statistics and statistical products, services and analyses on Canada's economy and society which are relevant, responsive to emerging issues, fulfill legal requirements and are of high quality.

2004-2005 Specific Priorities / Commitments (not in Main Estimates)	Planned Spending 2004-2005	Actual Spending 2004-2005	Expected Results and Current Status
2006 Census of Population	43.2	41.4	pp. 14-15
Aboriginal Statistics Program	4.7	4.8	pp. 16-17
Canadian Population Health Statistics Program	17.8	16.2	pp. 17-20
Statistical Gaps II	19.5	18.9	pp. 20-23, 25-26, 27-28, 30-34

Overall Departmental Performance

Mandate, Roles and Responsibilities

Statistics Canada's mandate derives primarily from the *Statistics Act*. The Act requires the Agency, under the direction of the Minister of Industry, to collect, compile, analyze and publish statistical information on the economic, social and general conditions of the country and its citizens. These activities are fundamentally important to an open, democratic society as it provides objective information to Canadians and their elected representatives on the evolution of our society and economy. The Agency's information resources are also used by businesses, unions and non-profit organizations to make informed decisions.

Statistics Canada's mandate also provides for the coordination and leadership of the country's statistical system. This has led Statistics Canada to form many partnerships at the federal, provincial and territorial levels. These partnerships have benefited Canadians in many ways: improved data quality through more comparable survey methods; reduced response burden through the use of administrative records and data sharing; and the exchange of best practices among all participants are just a few examples.

Agency data are used for statutory and regulatory purposes including the distribution of federal funds to provinces (*Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*); apportioning federal-provincial tax revenues (Harmonized Sales Tax); indexing various types of federal payments to beneficiaries and income tax credits (*Income Tax Act*); determining areas of eligibility for supplementary benefits (*Employment Insurance Act*); determining the distribution of parliamentary seats among provinces and defining federal electoral districts (*Electoral Boundaries Readjustment Act*); designating federal bilingual services areas (*Official Languages Act*); and measuring the prevalence of sub-populations which are the focus of the federal employment equity program (*Employment Equity Act*). A complete list of the federal acts which provide the Agency with the responsibility for the collection or provision of specific information is presented in Section IV of this document.

Organization

The Minister of Industry is the Minister responsible to Parliament for Statistics Canada. The Agency is headed by the Chief Statistician of Canada who is supported by seven Assistant Chief Statisticians (ACSSs): four are responsible for program areas and three for technical and management operations in support of the operational programs. Table 1 on the following page will provide an overview of the organization and resources allocated by business lines.

Table 1: 2004-2005 Resources Requirements by Organization and Business Line

<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 0 auto; width: 150px;">Minister of Industry</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 150px;">Chief Statistician</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">ACS Social, Institu- tions and Labour Statistics</div> <div style="text-align: center;">ACS Business and Trade Statistics</div> <div style="text-align: center;">ACS National Accounts and Analytical Studies</div> <div style="text-align: center;">ACS Analysis and Develop- ment</div> <div style="text-align: center;">ACS Communi- cations and Operations</div> <div style="text-align: center;">ACS Informa- tics and Metho- dology</div> <div style="text-align: center;">ACS Manage- ment Services</div> </div> </div>										
Business Lines								Sub- total	Vote netted revenues	Total
in millions of dollars										
Economic and Social Statistics	132.7 ¹ <i>82.2²</i> 65.6³	103.0 <i>100.5</i> 91.0	32.6 <i>34.9</i> 34.1	38.9 <i>26.7</i> 22.4	82.0 <i>159.5</i> 140.4	66.0 <i>99.2</i> 93.2	38.5 <i>25.1</i> 23.1	493.7 <i>528.2</i> 469.8	117.1 <i>117.1</i> 70.0	376.6 <i>411.1</i> 399.8
Census of Population Statistics	37.5 <i>39.3</i> 38.9	0.0 <i>0.0</i> 0.0	0.0 <i>0.0</i> 0.0	0.0 <i>0.0</i> 0.0	13.3 <i>12.9</i> 12.9	19.0 <i>23.3</i> 23.2	1.1 <i>1.6</i> 1.5	70.9 <i>77.0</i> 76.5	12.9 <i>12.9</i> 13.6	58.0 <i>64.1</i> 62.9
Total Program	170.2 <i>121.5</i> 104.4	103.0 <i>100.5</i> 91.0	32.6 <i>34.9</i> 34.1	38.9 <i>26.7</i> 22.4	95.3 <i>172.4</i> 153.3	85.0 <i>122.5</i> 116.4	39.6 <i>26.7</i> 24.7	564.6 <i>605.2</i> 546.4	130.0 <i>130.0</i> 83.6	434.6 <i>475.2</i> 462.8

- Notes:
1. Numbers in normal font denote Main estimate levels in 2004-2005.
 2. Numbers in italics denote Total authority in 2004-2005.
 3. Numbers in bold denote Actual expenditures/revenues in 2004-2005.

In addition to the functional organizational structure as presented above, Statistics Canada employs a matrix structure to govern the way it plans its operations, and allocates and manages its resources. For example, for a given survey, subject matter (program) areas use the services of centralised expertise in survey methodology, systems developments, survey collection and processing, etc. This matrix structure has enabled Statistics Canada to consolidate its infrastructure functions to achieve efficiencies, to increase flexibility, and to maintain centres of technical expertise. Financial resources are managed both from a survey area (program) viewpoint as well as from a service area (functional) viewpoint. The Agency also uses ad hoc project teams to creatively solve technical or program challenges. These project teams are multi-disciplinary and cut across program and organizational lines.

Partnerships

Partnerships and cost-sharing arrangements with other departments, other jurisdictions and external organizations, have been an intrinsic aspect of program delivery since the eighties. These relationships are essential to the development of effective business plans. Statistics Canada has continued to foster these arrangements over the reporting period, as they have proven to serve not only the needs of the stakeholders but also those of the national statistical system and the Canadian research community. The following is a selection of partnership initiatives.

- The Agency provides *provincial and territorial statistical focal points* with a wide array of information products to serve the statistical information needs of their respective administrations.
- In the area of health statistics, Statistics Canada's priorities are developed in conjunction with the *Canadian Institute for Health Information (CIHI)*, *Health Canada*, the Federal Provincial Territorial Conference of *Deputy Ministers of Health Advisory Committee* on Governance and Accountability, the newly created *Public Health Agency of Canada*, and other related organizations.
- The *Canadian Education Statistics Council* is a joint management team consisting of members from Statistics Canada and the Council of Ministers of Education. The council, comprising the Chief Statistician and provincial/territorial deputy ministers of education, provides advice to the Chief Statistician on the Agency's Education Statistics Program.
- The *Justice Information Council* comprises the Chief Statistician and the federal and provincial deputy ministers responsible for justice policies and programs. The council provides advice to the Chief Statistician on the justice statistics program at the Canadian Centre for Justice Statistics within STC.
- The interdepartmental Policy Research Data Group establishes STC priorities under the Data Gaps II initiative, in response to horizontal information demands in the areas of knowledge-based economy, economic growth, social cohesion, human development and global challenges and opportunities.
- *Secondary Distributors* from the private sector are licensed to repackage and resell statistical data. These firms provide added value to Statistics Canada data to serve the specialized needs of consumers and business-to-business marketers. In addition, over 100 companies are licensed to redistribute books, periodicals and CD-ROM products on behalf of Statistics Canada.
- The *Data Liberation Initiative (DLI)* provides academia with affordable and equitable access to Statistics Canada data. Through this program, a total of 67 colleges and universities obtain access to Statistics Canada standard electronic data products for a nominal fee. More information on this initiative can be obtained at the following address: www.statecan.ca/english/DLI/dli.htm.
- The *Research Data Centres (RDC)* program is an initiative by Statistics Canada, the Social Sciences and Humanities Research Council and university consortia to help strengthen Canada's social research capacity and to support the policy research community. RDCs provide researchers with access, in a secure university setting, to microdata from population and household surveys. More information on the RDCs can be found on STC web site at: www.statecan.ca/english/rdc/index.htm.

Public Commitments and Values

Commitment to continuous improvement

While an increasing share of the Agency's information comes from existing administrative data, most is still collected through businesses and household surveys. In the past year, Statistics Canada has continued to mine administrative records and to explore other means, such as electronic reporting, in an ongoing effort to minimize the burden on respondents. Section IV- Other Items of Interest provides an overview of initiatives which were pursued in 2004-2005 to reduce response burden.

Statistics Canada's values

The Agency recognizes that survey respondents are Statistics Canada's most valuable asset, since it is their continued goodwill and cooperation that enables the Agency to turn survey results into reliable information. We make two fundamental commitments to them: First, to protect the **confidentiality** of information provided to us. Second, to find innovative ways to **reduce the time spent** completing the surveys and try using the Agency's existing information to minimize the number of surveys.

Operating Environment and Challenges

About 92% of Statistics Canada's entire budget is allocated to statistical programs dictated by statutes, regulatory instruments and contractual obligations. To shape priorities, the Agency seeks guidance from stakeholders, chief of which is the National Statistics Council. A network of advisory committees in major statistical areas also helps to ensure that program outputs are relevant. A rigorous planning system is also in place to balance the many and often conflicting priorities and to monitor the progress of approved initiatives. The Agency's planning and performance monitoring system maintains the effectiveness of its statistical programs by linking strategic and operational plans and program performance to the resource allocations made and the results to be achieved. Priorities are defined as those programs and technical or management areas most in need of attention over the planning period.

In 2004-2005, a number of initiatives were considered as priorities in the Agency: the 2006 Censuses of Population and Agriculture, Statistical Gaps II, the Aboriginal Statistics Program, the Health Statistics Program, developing a new framework for the Justice Statistics Program, the Information System for Science and Technology Project, Economic Outcomes of Immigrants and the Labour Force Survey Redesign. Amongst these initiatives, the Census Test which was conducted in May 2004, in preparation for the 2006 censuses, was a main challenge for the Agency.

A number of significant changes are planned for the upcoming censuses, including the mailing out of questionnaires to some 70% of households, offering an on-line reporting option, and the automated integration and processing of the mail, telephone and Internet questionnaire returns. The Census Test allowed the Agency to test its new geography and address register systems, many elements of the informatics infrastructure, and several changes in the Census questionnaires. The test was conducted successfully and the evaluation has demonstrated that the new process is essentially sound and functional,

and that the return rates by Internet are encouraging. In this report, section II, Analysis of Performance by Strategic Outcome, provides a description of results obtained on Agency priorities and other important initiatives. The information will be presented using the Agency's Quality Assurance Framework and Strategic Outcome as presented in the 2004-2005 Report on Plans and Priorities.

To provide relief from the tight financial situation experienced in many of its areas, the Agency launched the Strategic Streamlining Initiative (SSI) in 2003-2004. Through this initiative, work flows and operations in different parts of the organization were reviewed and enhanced to gain efficiencies without affecting data quality. The initiative was pursued in 2004-2005. The SSI also became an opportunity for the Agency to better position itself to respond to new information needs associated with government initiatives. Such developments include:

- the simplification of the Annual Survey of Manufactures questionnaires to be compatible with Generally Accepted Accounting Principles;
- the reduction of the regional office infrastructure;
- an enhanced portfolio management of large enterprise respondents;
- measures undertaken to facilitate electronic data reporting;
- a greater use of administrative tax data.

Section II: Analysis of Performance by Strategic Outcome

Statistics Canada's fundamental purpose is the production of relevant and reliable statistical information. Confidence in the quality of that information is essential. If the information becomes suspect, the credibility of the Agency is called into question and its reputation as an independent, objective source of trustworthy information is undermined. Managing the quality of statistical information therefore plays a central role within the overall management of the Agency.

The Agency defines the quality of statistical information in terms of its "fitness for use". To measure information quality, the Agency uses the six dimensions of its Quality Assurance Framework (www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=12-586-X&CHROPG=1) as defined below.

Performance Criteria	Definition	Ref. Page
Relevance of Information	The degree to which statistical information meets the needs of clients. Information must shed light on the issues of most importance to those who use it. The information produced is needed to support policy formulation and decision-making or to meet emerging issues. Changes are also made to statistical programs, based on external advice, to produce more relevant information for the users.	14-36
Accuracy of Information	The degree to which that statistical information correctly describes the phenomena it was designed to measure. It is usually characterized in terms of statistical estimate errors and is traditionally decomposed into bias (systematic error) and variance (random error) components. It may also be described in terms of the major sources of error that potentially cause inaccuracy: incomplete survey coverage, sampling error, non response (as indicated by response rates), and statistical revision patterns.	37-42
Timeliness of Information	The delay between the end of the reference period to which the information pertains and the date on which the information becomes available. Adherence to pre-announced release dates for regular series is the Agency's main performance measure of timeliness of information. These dates are clearly advertised for the coming year in Statistics Canada's website at www.statcan.ca .	43-44
Accessibility of Information	The ease with which statistical information can be obtained. This includes the ease as well as the suitability of the form or medium in accessing the information. Access through the Media and Access through the Internet are the two main performance indicators under this criterion.	45-47
Interpretability of Information	Depends on the availability of the supplementary information and metadata necessary to interpret and utilize statistical information appropriately. This information normally covers the underlying concepts, variables and classification used, the methodology of data collection and processing, and indications of the accuracy of the statistical information.	48
Coherence of Information	The degree to which statistical information can be successfully brought together with other statistical information within a broad analytic framework and over time. The use of standard concepts, classifications and target populations promotes coherence, as does the use of common methodology across surveys.	49-50

Relevance of Statistical Information

In the 2004-2005 Report on Plans and Priorities (RPP), a number of statistical programs indicated their planned activities to provide statistical information to support informed policy formulation and decision making (section 4.1 of the RPP) as well as to meet emerging issues and new challenges. In addition, a number of them have introduced changes to their statistical program as a result of direct client feedback and external advice.

This section provides a description of initiatives completed in 2004-2005 with regard to the relevance of statistical information. Survey findings have been summarized and for the reader interested in more detailed findings, a hyperlink to the Agency's website has been provided. The information covers nine major topics: the Census of Population, the Census of Agriculture, Aboriginal Statistics, Health Statistics, Environment Statistics, Education Statistics, Canadian Communities, Crime and Violence Statistics, and finally Canadian Economy and the Labour Market.

It is important to note that the relevance section of this report highlights major achievements by the Agency with funding in excess of its main estimates program. The Agency also publishes, as part of its main estimates program, statistical information for 29 major economic indicators (ex. Labour Force Survey, Consumer Price Index, Gross Domestic Product). This key economic information is most relevant to Canadians as it is used to develop monetary and economic policies for Canada. A list of the 29 economic indicators is available at the following address: www.statcan.ca/english/Release/2005.htm - ind.

CENSUS OF POPULATION

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

• Results from the 2001 Census of Population

Throughout 2004-2005, detailed Census data on the demographic, social and economic conditions of the population were made available as part of the conclusion of the 2001 Census dissemination cycle. Important standard, reference and specialty Internet products were released free of charge from Statistics Canada's website via the 2001 Census of Canada module. They include:

- over 70 additional topic-based tabulations for various topics and detailed levels of geography;
- over 12 additional technical reports and user guides for various topics;
- the Aboriginal Population Profile database;
- additional health information data for Health Regions in the 2001 Community Profiles and Aboriginal Population Profiles Internet sub-modules;
- a mapping functionality for the 2001 Federal Electoral District Profile (2003 Representation Order);
- 2001 Census Public Use Microdata File for use by individual researchers.

In addition, as part of the ongoing effort to provide more historical Census data to users, four profiles titled "1996 Census Electronic Area Profiles" were produced, released and made available free of charge from the Statistics Canada's website via the 2001 Census of Canada module. The module can be accessed at www.statcan.ca/english/census01/home/index.cfm.

- **2006 Census of Population**

Canada will conduct its 20th Census of Population since confederation, on May 16, 2006. A number of important changes are under way for this Census. For example, for the first time, Canadians will be able to complete their questionnaires via a secure and efficient on-line application. Questionnaires will be mailed out to approximately 70% of the country and follow-up for missing information will be conducted centrally. Local enumerators will no longer review completed questionnaires and manual keying will be replaced by state of the art Intelligent Character Recognition technology. Canadians, therefore will have a range of response methods and better privacy protection. The timeliness of Census results will also be improved. The 2004 Census test provided a validation check for the new methodology and technology with a sample of 300,000 households. The response rate for this voluntary Census test was 65% comparable to previous tests, with a 10% response on line, without any public communications. The test demonstrated the viability of all major processes and systems, and identified the need for a few improvements that will be implemented for the 2006 Census, that will collect information from some 13.5 million dwellings.

Six federal departments (Human Resources and Skills Development, Social Development Canada, Indian and Northern Affairs Canada, Canadian Heritage, Canada Mortgage and Housing Corporation, and Citizenship and Immigration Canada) contributed a total of \$52.3 million to fund a comprehensive Census that will provide essential information on several socioeconomic characteristics of Canadians. Statistics Canada will also reallocate an additional \$6 million to the Census.

Additional information on the 2006 Census can be obtained at the following address:
www.statcan.ca/english/census06/index.cfm.

CENSUS OF AGRICULTURE

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

- **2001 Census of Agriculture**

The release of the publication *Canadian Agriculture at a Glance* in June 2004 wrapped up the product line from the 2001 Census. "Glance" extends the reach of Census data to all Canadians through analytical articles that are particularly attractive to teachers because of the complementary on-line Teacher's Kit (www.statcan.ca/english/kits/agric04/lesson.htm). Each lesson is accompanied by an electronic version of the actual article in the book, complete with photographs, graphs and tables. To keep interest high, the lessons were released in five stages beginning in June 2004 and ending in March 2005. The approach was a great success, with hits on the kit spiking after each release and exceeding hits on other products in the Census of Agriculture's electronic product line. All products are available on line on the 2001 Census of Agriculture module at the following address: www.statcan.ca/english/agcensus2001/index.htm

- **2006 Census of Agriculture**

The changes implemented for the 2006 Census of Population have also been implemented for the May 16, 2006 Census of Agriculture. Indeed, respondents will mail their completed questionnaires to a central high security processing centre, which eliminates the need for local enumerators and addresses long-standing concern about the protection of personal privacy especially in rural areas. Respondents will also have the possibility to respond to the questionnaire electronically. Once the content of the 2006 Census of Agriculture questionnaire was approved by Cabinet in April 2005, it was posted on the Statistics Canada web site (www.statcan.ca/english/agcensus2001/index.htm). A year earlier, the May 2004 Census test had provided the quantitative and qualitative measurements necessary to hone and refine the proposed content of the questionnaire as well as the collection and processing systems for the 2006 Census. The Internet version of the questionnaire, which will be available to all Canadian farm operators for the first time in 2006, was a successful part of the 2004 Census test. Development of processing systems continued throughout 2004-2005. The final year before the Census, the communications program gained momentum, building public awareness through third-party support, public contact and media exposure. The Census Communications program has traditionally supported the Census of Population and Census of Agriculture jointly; however, the 2006 Census marks a break in tradition as the Census of Agriculture assumes responsibility for targeting some aspects of communications in the run-up to Census Day while continuing to share the benefits of cost effective activities such as the planned paid advertising.

ABORIGINAL STATISTICS

- **Aboriginal Data Initiative**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

Statistics Canada completed in March 2005, a two-year study on the possible establishment of an on-going Aboriginal statistics program. The study examined various components (i.e. surveys on and off reserves, First Nations public sector statistics, Aboriginal populations' projections and estimates, statistical capacity building) and tested key operational and subject matter related aspects of such a program. A report will be available in the fall of 2005, leading to the formulation of options for the implementation and funding of an ongoing Aboriginal statistics program. The program could yield key information needed for reporting on results and progress and would allow Statistics Canada to be in a position to respond to the data needs that will emerge from the discussions under way between the Government of Canada and Aboriginal groups.

- **Aboriginal Peoples Survey – Children who live in non-reserve areas**

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

The 2001 Aboriginal Peoples Survey (APS) was developed in partnership with several national Aboriginal organizations, as well as representatives from federal, provincial and territorial departments. In July 2004, using the results of the APS, Statistics Canada published a report on the health, education and language of Métis, Inuit and North American Indian children who live in non-reserve areas. Selected highlights of the report are as follows.

- There is a small difference in the self-rated health of Aboriginal children living in non-reserve areas and all Canadian children. For the Aboriginal population living in non-reserve areas, parents of 83% of children aged five and under ranked the health of their children as either very good or excellent, compared with 90% for all Canadian children.
- Aboriginal children living in non-reserve areas are very active in extra-curricular activities. For example, 71% of children participate in sports at least once a week, 34% spend time with Elders at least once a week, 31 % participate in art and music and 30% in clubs or youth, drum and dance groups at least once a week, and 21% help out without pay in the community or school at least once a week.
- There is a correlation between frequent participation in extra-curricular activities and performance in school. Aboriginal children living in non-reserve areas who frequently participate in these extra-curricular activities are more likely to do very well in school, as reported by their parents based on their knowledge of children's school work, including report cards.

The complete study report is available at the following address: www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/listpub.cgi?catno=89-597-XIE2001001.

HEALTH STATISTICS

- **Health Accord Indicators**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

Canada's First Ministers entered into a second Health Accord in February 2003. A key component of the Accord is a commitment by all federal, provincial and territorial jurisdictions to publish a series of indicators for their respective publics. There have been a number of additions to the range of indicators identified in the first Accord (these were published in September 2002). The new indicators include areas that were the focus of the second Accord: access and quality of primary health care and catastrophic drug coverage.

Statistics Canada has contributed to the development and creation of these indicators as well as supplying the data for more than 70% of the indicators. Comparable Health Indicators were published on the Statistics Canada's web site in December 2004 for public consultation at the following address:

(www.statcan.ca/english/freepub/82-401-XIE/2002000/index.htm). It has been both a challenge and great opportunity to widen the range of health data to fashion statistical indicators that are likely to play an important role in the ongoing monitoring, and to provide Canadians the means to judge the performance of the existing health system.

- **Canadian Community Health Survey (CCHS)- Mental Health and Well Being**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The Canadian Community Health Survey (CCHS) is conducted annually in partnership with Health Canada and the Canadian Institute of Health Information (CIHI). The central objective of the survey is to gather health-related data at the sub-provincial levels of geography (health region or combined health regions) in odd numbered years. These survey cycles asks Canadians about their health and well-being, the factors that affect their health and their use of health care services. In even numbered years, the CCHS has a smaller sample size, while probing specific topics in greater detail. The 2002 CCHS focused on mental health and well being, which then formed the core of a series of articles and a third annual report on the health of Canadians.

The first article in this report, *Social anxiety disorder—Beyond shyness* (www.statcan.ca/english/freepub/82-003-SIE/2004000/anxiety.htm) revealed that in 2002, 750,000 Canadians aged 15 or older (3%) had social anxiety disorders. These people also had a far higher risk of having major depressive disorder, panic disorder and substance dependency compared to the general population. Social anxiety disorder was associated with higher rates of disability, negative perceptions of physical and mental health, and dissatisfaction with life.

The second article, *Bipolar I disorder, social support and work* (www.statcan.ca/english/freepub/82-003-SIE/2004000/bipolar.htm) indicated that an estimated 450,000 (2.6%) people aged 25 to 64 had chronic bipolar I disorder. Alcohol dependence, asthma, migraine, obesity and panic disorder were far more prevalent among these people, compared with the general population. People with bipolar I disorder who reported readily accessible tangible support (e.g. someone who could help with chores) had higher odds of being employed, compared to those with less available tangible support.

The third article, *Panic disorder and coping* (www.statcan.ca/english/freepub/82-003-SIE/2004000/panic.htm) reported that an estimated 1.5% of the population had panic disorders manifesting in the past year. Average age of onset was 25. People with panic disorder were less likely to work and more likely to be permanently unable to work compared with those who had never had the condition. Negative coping behaviours, including alcohol or drug use and smoking, were more common among those with panic disorder.

Finally, the fourth article, *Alcohol and illicit drug dependence* (www.statcan.ca/english/freepub/82-003-SIE/2004000/dependence.htm) indicated that an estimated 640,000 people (2.6% of the household population aged 15 or older) were dependent on alcohol, and 195,000 (0.8%), on illicit drugs. These people had elevated levels of depression compared with the general population. Heavy drinking more than once a

week was a risk factor for a new episode of depression, and depression was a risk factor for new cases of frequent heavy drinking.

- **Canadian Health Measures Survey**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

Statistics Canada, in partnership with Health Canada and the Public Health Agency of Canada, is planning to begin the Canadian Health Measures Survey (CHMS) in the fall of 2006. The CHMS aims to overcome the limitations of existing health-monitoring information by directly measuring indicators of chronic disease, infectious disease, environmental toxin exposure and physical activity and fitness levels from a nationally representative sample of 5,000 Canadians aged 6 to 79. In preparation for the launching of the CHMS a pre-test was planned and conducted in 2004-2005. Its main objectives were to determine the willingness of Canadians to participate in such a survey; to evaluate response rates to the survey and to all direct health measures; to evaluate the survey's planning assumptions regarding logistics and costs; and to evaluate survey processes and materials. The pre-test was conducted in the Calgary Health Region from October to December 2004.

The CHMS pre-test was well received by the Calgary population. The response rate to the pre-test, while not meeting Statistics Canada's usual high quality levels, was deemed to be acceptable for this type of statistical activity. The pre-test found that the time and resources required to establish the CHMS clinic and the required infrastructure exceeded what had been estimated. Many important lessons were learned regarding the logistics of setting up and running the clinic. Specifically, information was obtained on staffing levels, timing and scheduling of clinic visits, communications and data capture systems, appropriateness of some measures and the screening of questionnaires. The overall lessons learned were that Canadians seem interested in, and supportive of, a survey of this nature, and that the CHMS will be able to yield quality data on the health status of the Canadian population. However, alternate data collection methods will need to be investigated to evaluate whether the model used in the pre-test will yield the best results within the survey's existing timeframe and available budget.

More information on the CHMS can be found at this address:

www.statcan.ca/english/survey/household/measures/measures.htm

- **The 2002 Youth Smoking Survey**

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

The main objective of the 2002 Youth Smoking Survey was to provide current information about the smoking behaviour of students in grades 5 to 9, and to measure changes that occurred since the previous survey carried out by Statistics Canada in 1994. The survey, funded by Health Canada, was intended to assist with the evaluation and development of anti-smoking policies and programs. In addition, the 2002 survey collected basic data on alcohol and drug use by students in grades 7 to 9 which contributed to Canada's Drug Strategy.

About 19,000 children in 955 classes randomly selected from schools across the 10 provinces participated in the survey. They represent over 2 million students in Grades 5 to 9 most of whom are 10 to 14 years old.

The survey results indicated that, between 1994 and 2002, the rate of smoking among Canadian youths in Grades 5 to 9 declined by more than half. Just fewer than 3% of youths in Grades 5 to 9, or an estimated 54,000 youths, reported that they were current smokers. That is, they smoked cigarettes in the past 30 days and have smoked more than 100 cigarettes in their lifetime. This compares with 7% in the same grade levels eight years earlier.

Over two-thirds of current smokers reported that either their father or mother smoked. In contrast, only about one-third of children who had never tried smoking reported that either parent smoked. In addition, parents were the usual source of cigarettes for 18% of current smokers.

The survey found an apparent relationship between school performance and smoking behaviour. Only 12% of current smokers rated themselves as doing better than average in school compared with their classmates, in contrast to 40% of students who never tried smoking. While 28% of current smokers considered themselves to be below-average students, among those who never tried smoking, only 6% rated themselves that low.

Detailed survey results can be obtained at the following address:
<http://dissemination.statcan.ca/Daily/English/040614/d040614b.htm>.

ENVIRONMENTAL STATISTICS (Data Gaps II Initiative)

- **Water Quantity, Water Use, and Water Quality**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

During the past year, work proceeded according to plan on the development of accounts for water quantity. In particular, progress was made in estimating the inflows and outflows of surface water in watershed basins. Existing hydrometric data collected by Environment Canada were incorporated into the accounts. First pilot results for the Mackenzie Basin on the rate of water renewal were completed. The method is being adapted and applied to other watershed basins.

Funding was secured through Budget 2004 to conduct a survey of industrial water use. The survey is currently under design for implementation in 2006. A feasibility study was carried out on the use of municipal water treatment plant records as a source of data on water quality in Canada. Results were positive and funding, again through Budget 2004, was secured to conduct a survey of water treatment plants to be implemented in 2006-2007.

- **Flows of Scrap Materials**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

A research document discussing a method for estimating the potential generation of recyclable metal using Input-Output modelling was produced. It describes the data development required to operationalize the method, specifically with regard to manufacturing data, lifetime estimates for capital stock, and estimates of the factory scrap generated during various manufacturing processes for the period 1961-1996. This research was part of a four-year study with Natural Resources Canada aimed at improving statistics on recycled metals but also at estimating the amount of scrap metal that should potentially be available in the Canadian economy. The document is in its final stage of review and will be published in 2005.

- **The Loss of Dependable Agricultural Land in Canada**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

In January 2005, Statistics Canada published a special study on urban consumption of prime agricultural land in Canada. The study examined the trends in agricultural and non-agricultural land use across Canada from 1951 to 2001. Highlights of the study were that:

- By 2001, about one-half of Canada's urbanized land was located on dependable agricultural land.
- Between 1951 and 2001, the supply of dependable agricultural land declined by 4 percent while the demand for cultivated land increased by 20 percent.

The detailed study results can be obtained at: www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/listpub.cgi?catno=21-006-XIE2005001

- **Greenhouse Gas Emissions Reporting in support of statistical and regulatory needs**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

In 2004, Statistics Canada was provided with the responsibility of collecting information for the new Greenhouse Gas (GHG) Emissions reporting system. The system is designed to meet four broad objectives: to support the proposed Large Final Emitters regulatory system, to meet provincial and territorial legislative reporting requirements for GHG and related information, to increase the level of detail of the National GHG Inventory maintained by Environment Canada, and to provide Canadians with information on GHG emissions. Information is obtained from Canadian enterprises through a secure, single-window, internet-based system that was harmonized to meet different jurisdictional needs, to avoid duplication and to minimize response burden.

Leading this initiative is a Federal, Provincial and Territorial government steering committee, the National Steering Committee on Reporting, which includes Statistics Canada. The Committee works closely with the Stakeholder Advisory Committee on Reporting made up of industry representatives, industry associations and non-government environmental groups.

The results have been released at the end of the summer of 2005 and will be reported in the 2005-2006 Departmental Performance Report.

EDUCATION STATISTICS

- **Post-Secondary Transition Survey (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The purpose of the Post-Secondary Transition Survey Program is to provide data that allow for an examination of factors influencing access to and persistence in postsecondary education, postsecondary financing and financial barriers, educational pathways, mobility, school-work transitions, labour market outcomes, pursuit of further postsecondary studies, and debt management. This information will contribute to the development of policies and programs that help youth to achieve a successful transition into the labour market. The program on postsecondary transition is made up of three surveys: the National Graduates Survey and its Follow-up of Graduates (NGS and FOG), the Postsecondary Education Participation Survey (PEPS), and the Survey of Earned Doctorates (SED). The NGS and FOG interview recent graduates (2 and 5 years after graduation) from public postsecondary education institutions, including those who move to the United States. The PEPS was a one-time survey of 18 to 24 year-olds (17-24 in Quebec) conducted in 2002 that provides information on the full spectrum of postsecondary education choices that face a young person leaving high school. Results were released in September 2003. The annually conducted SED provides timely information on plans of recent Ph.D. graduates with respect to further study, work and mobility.

In May 2002, Statistics Canada surveyed the 2000 class of graduates of Canada's public post-secondary educational institutions (universities, community colleges and trade/vocational schools). Results for the 2002 survey, released in late April 2004, showed that about one-half of college and bachelor graduates from the class of 2000 left school owing money for their education, mostly in the form of government student loans. One in five graduates who did owe money was debt free two years after graduation. On average, graduates who still owed money for student loans had paid off about one-quarter of their debt. On average, bachelor graduates with student debt owed about \$20,000 to all sources and college graduates owed almost \$13,000. The complete results of the survey are available at www.statcan.ca:8096/bsolc-english/bsolc?catno=81-595-M2004016.

- **Enhanced Student Information System (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The goal of the Enhanced Student Information System (ESIS) is to produce enrolment and graduate counts across the full spectrum of public and not-for-profit postsecondary institutions. ESIS represents an integration of data from universities, community colleges and trade vocational programs into a single, coherent information system. ESIS provides more information on programs of study than was previously available, including more detail on emerging fields, course-level information, and continuous education. ESIS is also designed to capture student records through time, for analysis of student pathways through the postsecondary system. It will yield results on time to completion and student mobility across different programs, institutions and jurisdictions.

The first release of ESIS data, covering university enrolment in three academic years, occurred in July 2004 and data on university graduates were released in January 2005. The July 2004 release showed that a record number of students enrolled in Canadian universities in 2001-02, exceeding the peak recorded in 1992-93. In its strongest increase in 10 years, university enrolment rose 4.3% compared with 2000-01, reaching the record number of 886,800. The results are available at the following address:
www.statcan.ca/Daily/English/040730/d040730b.htm.

According to the January 2005 results, university students received a record number of bachelor's and master's degrees in 2001 as the overall level of degrees, certificates and diplomas granted by universities rose for the third straight year. Overall, universities granted 178,000 degrees, diplomas and certificates in 2001, up 0.8% from 2000. This total was just short of the record high of 178,100 set in 1996, which marked a recovery from declines at the end of the 1990s. The complete results are available at:
www.statcan.ca/Daily/English/050118/d050118b.htm.

- **Program for International Student Assessment (PISA)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The Program for International Student Assessment (PISA) is a collaborative effort among member countries of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). This program is designed to regularly assess the achievement of 15-year-olds in reading, mathematical and scientific literacy using a common international test. PISA was first implemented in 2000 and is repeated every three years with each cycle providing detailed assessment in one of the three domains and summary assessments in the other two. In Canada, PISA is administered through a partnership of the Council of Ministers of Education, Human Resources and Skills Development Canada and Statistics Canada. Canada and 40 other countries participated in PISA 2003, which focused primarily on mathematics and secondarily on reading and science. In addition, PISA 2003 included a third minor assessment in problem solving. In Canada, more than 28,000 15-year-olds from more than 1,000 schools participated in April and May 2003. The major assessment domain in 2000 was reading, and science will be the major domain in 2006.

Results for PISA 2003, with math as the major assessment domain, were released in December 2004 and showed that Canadian 15-year-old students are among the best in the world when it comes to mathematics, reading, science and problem solving. Students from only two countries (Hong Kong–China and Finland) outperformed Canadian 15-year-olds in mathematics among 41 nations that participated. Canadian youth also performed well in three other domains measured by PISA. Only students in Finland performed significantly better than those in Canada in reading. And students in only Finland, Japan, Hong Kong–China and Korea performed significantly better in science and problem solving. All provinces performed at or above the OECD average in mathematics overall. Furthermore students in Alberta, British Columbia and Quebec performed as well in mathematics as those from the top performing countries. The study also found that students in nearly every province performed at or above the OECD average in reading, science and problem solving. The study showed that while boys outperformed girls in mathematics, the magnitude of the difference in Canada was small. The survey results can be accessed at: www.statcan.ca:8096/bsolc/english/bsolc?catno=81-590-XIE2004001.

- **Education Matters**

Performance Criteria: Relevance

Changes to statistical programs based on external advice and program reviews.

In April 2004, Statistics Canada launched a free bimonthly on-line publication, Education Matters: Insights on Education, Learning and Training in Canada. This periodical provides summary information on issues and gives access to education indicators and Canadian education analysis. It presents information, statistics and analysis in a non-technical, highly readable format for teachers, students, parents, education associations, researchers and policy makers. Each edition has two articles that summarize findings from more detailed studies and provide links to those reports. The publication also links electronically to other Statistics Canada learning resources. The feature articles so far have covered a variety of topics, such as

- school libraries
- literacy, numeracy and problem solving skills among adults
- computers in the classroom
- the cost of postsecondary education
- how immigrant children fare academically
- the difference between boys' and girls' reading skills
- achievement of 15-year-olds in French immersion
- National Graduates Survey results for the class of 2000
- the effect of distance from the nearest college or university on postsecondary participation rates.

The publication is available at: www.statcan.ca:8096/bsolc/english/bsolc?catno=81-004-X&CHROPG=1

- **Interprovincial Education Statistics Program: indicators for primary and secondary schools**

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

In September 2004, the Agency published a new summary report on performance indicators for primary and secondary schools in all the provinces and territories for the period 1996-1997 to 2002-2003. This new report provides a comprehensive examination of public school indicators for the provinces and territories during a six-year period at the turn of the millennium. It examines trends in enrolment and the number of educators for public elementary and secondary schools, as well as basic financial statistics, such as total spending on education, spending per student and spending as a percentage of the gross domestic product. Plans are to continue to gather summary data on performance indicators on an annual basis.

Between the school years 1996-1997 and 2002-2003, enrolment in public elementary and secondary schools based on full-time equivalents increased in only two provinces, Ontario and Alberta. In Ontario, enrolment reached nearly 2.2 million, up 4.9% from six years earlier. In Alberta, enrolment hit nearly 539,000, a 2.4% gain. Ontario's increase was essentially due to high levels of immigration. In Alberta, the reason was migration from other provinces. The largest decline occurred in Newfoundland and Labrador, where enrolment fell 20.7% from six years earlier to 84,268. This was largely because of a net outflow of migration to other provinces, as well as the nation's lowest fertility rate. Spending per student increased at a faster rate than inflation, as measured by the Consumer Price Index during the six-year period. Nationally in 1996-1997, it cost on average \$6,672 to educate a student in Canada. Six years later, this cost had increased 19% to \$7,946. In comparison, inflation rose only 12% during the same time frame. More information on the subject is available at: www.statecan.ca:8096/bsole-english/bsole?catno=81-595-MIE2004022.

- **Information and Communications Technologies in Schools Survey (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The 2003-2004 Information and Communications Technologies in Schools Survey (ICTSS) collected information from principals to assess connectivity and information and communications technology (ICT) integration in elementary and secondary schools in Canada. Data were collected from nearly 6,700 elementary and secondary schools. The ICTSS was conducted in October 2003 by Statistics Canada, in partnership with the sponsor of the survey, Industry Canada's SchoolNet program.

According to results released in June 2004, virtually all elementary and secondary schools in Canada were connected to the Internet during the 2003-2004 school year. Overall, an estimated total of more than 1 million computers were available to students and teachers, and about 9 out of 10 of these computers were connected to the Internet. However, while information and communications technology (ICT) has provided students with a new learning tool, it hasn't arrived without a number of challenges. According to school principals, most teachers possessed the required technical skills to use ICT for preparing report cards, taking attendance or recording grades. However, slightly less than half of school principals felt that the majority of their teachers were adequately prepared to engage their students effectively in the use of ICT to

enhance their learning. Complete results are available on Statistics Canada's web site at: www.statcan.ca:8096/bsolc/english/bsolc?catno=81-595-MIE2004017.

CANADIAN COMMUNITIES

• Trends and Conditions in Canada's Urban Communities

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

Competitive cities and healthy communities are a priority for governments at all levels. It is recognized that the manner in which cities develop has a long-term effect on the economic growth of Canada as a whole and the social well-being of its citizens. In this context, the demand for information on Canada's urban areas and the neighbourhoods within them is greater than ever before.

Between April 2004 and June 2005, Statistics Canada published a series of eight monographs on *Trends and Conditions in Census Metropolitan Areas*. The series provides detailed information on Canada's major urban areas across a number of dimensions, including low-income, health, immigration, housing, culture, economic conditions, transportation and Aboriginal persons.

Some highlights are presented below:

- The last decade has witnessed some important developments in Canada's Census Metropolitan Areas (CMAs). While jobs are still strongly concentrated in downtown areas in most CMAs, rapid employment growth in the suburbs has been evident. This has implications for commuting patterns and the provision of public transit services. In Toronto, for example, more than 200,000 more workers were commuting to work locations over 20 km from the city centre in 2001 than in 1996, and nearly 90% of these workers were commuting by car.
- The 1990s also witnessed widening gaps between high and low income families in Canada's urban centers. Widening disparity was also evident at the neighborhood level, as the income gap between more and less affluent neighborhoods widened in larger CMAs. The geographic concentration of low income neighborhoods *within* urban areas varies considerably between CMAs. For example, Winnipeg and Vancouver have a single dominant cluster of low-income neighbourhoods in the downtown core while Toronto and Montréal have several distinct clusters of low-income neighbourhoods surrounding a relatively affluent downtown core.
- The Computer and Telecommunications (CT) sector often provides well-remunerated and high value-added jobs, and generally includes more knowledge workers than many other sectors of the economy. CT employment is highly concentrated in Canada's largest CMAs. Together, Toronto, Montréal, Vancouver, and Ottawa-Gatineau account for 56% of all CT employment in 2003 (compared to 29% of all CMA employment). While the large CMAs account for the most CT employment, they also bore the brunt of that sector's cyclical fluctuations.

- In terms of health outcomes life expectancy at birth varies more across Canadian CMAs than it does across a list of 22 OECD countries. In 2000, life expectancy at birth averaged 79.4 years in Canada, but ranged from 81.1 years in Vancouver to 76.7 years in Sudbury.

A synthesis report will be released in the fall of 2005. The series can be accessed on line at the following addresses: <http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/listpub.cgi?catno=89-613-MII> and <http://www.statcan.ca/bsole/english/bsole?catno=89-613-M&CHROPG=1>.

• The General Social Survey on Social Engagement (Data Gaps II Initiative)

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

The General Social Survey is an annual survey providing information on social trends in order to monitor changes over time in the living conditions and well-being of Canadians and to provide timely information on specific social policy issues of current or emerging interest.

In the summer of 2004, Statistics Canada released the results of the 2003 GSS on Social Engagement. This was the first survey at Statistics Canada to focus on social cohesion. The release explored the role that civic and social activities play in the satisfaction that people derive in their lives.

Some more specific highlights include:

- Over the course of their lives, Canadians engage in many types of civic and social activities that play a vital role in the health and vitality of the nation. The majority (61%) of Canadians belong to at least one group or organization, with sports and recreational organizations, such as hockey leagues, health clubs or golf clubs.
- Participation in specific types of political activities is less prevalent. Slightly more than a quarter of Canadians reported that they had signed a petition, and about the same amount had searched for information on a political issue. About one-fifth had attended a public meeting and another fifth reported they had boycotted or chosen a product for ethical reasons. The higher an individual's level of education and household income, the more likely he or she is to get involved in an organization or participate in political activities.
- The GSS confirmed the image of small towns as places where people are most neighbourly. Most individuals who lived in rural or small town areas (69%) said they knew many or most of the people in their neighbourhood. This was more than twice the proportion of 33% in Canada's largest cities. The type of dwelling in which people live made a difference in how well they know their neighbours. In Census metropolitan areas, 51% of those residing in single detached homes knew most or many of the people in their neighbourhood. This was the case for only 28% of people who lived in apartments or condominium buildings.
- The vast majority of respondents (85%) described their sense of belonging to Canada as "very strong" or "somewhat strong" and only slightly fewer said they also felt a very strong or somewhat strong sense of belonging to their province and their local community. Such views were less prevalent in Quebec than elsewhere. Still, three-quarters (74%) of Quebec residents described their sense of belonging to the country as either very strong or somewhat strong.

For more information about the survey results, the report *2003 General Social Survey on Social Engagement, Cycle 17: An Overview of Findings* is now available at the following address:
www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=89-598-XIE.

- **Population Projection of Visible Minorities**

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

In March 2005 Statistics Canada released population projections for the visible minority population of Canada. Some highlights include:

- 13% of the population presently report themselves as belonging to a visible minority group as defined in the *Employment Equity Act*.
- According to population projections, the nation's visible minorities could reach between 19% and 23% by 2017. Immigration is the most important factor that accounts for the rapid projected growth in the visible minority population. The impact of this growth is expected to be felt mostly in urban centres where the majority of the visible minority population resides.
- According to the projections, in 2017, more than 50% of the population in Toronto and Vancouver metropolitan areas would be members of minority groups. In 2001, these groups represented 36% of the population in Toronto and Vancouver.

The publication *Population Projections of Visible Minority Groups, Canada, Provinces and Regions, 2001 to 2017* can be accessed at the following address:
www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=91-541-XIE.

CRIME AND VIOLENCE STATISTICS

- **Developing New Framework for Justice Statistics and Analysis**

Performance Criteria: Relevance

Changes to statistical programs based on external advice and program reviews.

A new framework for justice statistics and analysis has helped the National Justice Statistics Initiative focus on the importance of evidence-based policy development. From a broad perspective that includes both justice and partner systems, such as education, health and social services, the framework encourages policy relevant analysis that considers the individual, family and community factors that shape interactions and outcomes.

In 2004-2005, the framework and a series of demonstration projects were catalysts in the discussion of justice policy information priorities. Included in the consultation were partners in the National Justice Statistics Initiative (Federal, Provincial and Territorial Ministries and Departments responsible for Justice and the Canadian Association of Chiefs of Police) as well as government representatives of health, education, social development, immigration and heritage sectors, national Aboriginal organisations and academic communities. Results will be reflected in a renewed strategic plan for the justice statistics progra

in 2006. The plan is expected to identify key policy research and analysis priorities and signal the need to build on the program's existing data assets and partnerships in order to address them in the future.

- **Improving Capacity to Understand Crime**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

It is through information on criminal incidents reported by police that Statistics Canada sheds light on the characteristics of accused and victims and key details of criminal incidents, such as weapon involvement and victim injury, and the location and time at which a crime took place. This detailed information contributes to a better understanding of crime trends in communities and enables studies of repeat offending behaviour. Detailed information also makes possible studies that help to understand how individuals flow through the justice system through linkage to court sentencing and correctional services programming information. This information is key to understanding the effectiveness of the justice system and the safety of communities.

A demonstration study in 2004-2005 linked police and court records to explore sentencing in cases of family violence. It found that family members convicted of most forms of violent crimes against spouses, children and seniors were less likely than other violent offenders to get a prison term. Also, for the first time, police records pertaining to the same individual were linked to shed light on factors influencing decisions to lay charges against apprehended youth. After taking many factors into account, including the characteristics of the alleged offender and the incident, the study found that the most influential factor overall in the decision to lay a charge was the number of times the youth had previously been apprehended. The demonstration study of sentencing outcomes in the 2004 edition of *Family Violence in Canada: A Statistical Profile* is available at: www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=85-224-XIE.

In 2004-2005, the RCMP detachments began converting from summary data reporting to participating in the incident-based Uniform Crime Reporting Survey (UCR2). RCMP conversion, which is expected to be completed in 2005-2006, will improve coverage of the UCR2 from 60% to about 90% of all criminal incidents in Canada and will greatly enhance capacity to understand rural crime. In January 2005, with funding from Public Safety and Emergency Preparedness Canada, the UCR2 survey was also extensively revised to provide information on emerging forms of crime including, organized crime, internet-based crime, hate crime and information on the location of crime. This information will enhance Statistics Canada's understanding of how crime is changing within Canadian society and the programs and policy interventions needed.

- **Aggressive behaviour among children**

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

The National Longitudinal Survey of Children and Youth (NLSCY) is a long-term study by Statistics Canada and Social Development Canada. It was designed to collect information about factors influencing the social, emotional and behavioural development of Canadian children, and to monitor the impact of these factors on their development over time. The survey covers a broad range of topics including health, physical

development, learning, behaviour, and social environment (family, friends, schools and communities). The NLSCY follows the development of a cohort of Canadian children from birth to early adulthood. The NLSCY began in 1994/95, when a sample of children under the age of 12 was selected from across Canada. The sample was designed to be representative of all Canadian children aged 0 to 11 years at that time. This sample of children has been monitored every two years since then, with the most recent data collection taking place in 2004-2005.

In October, 2004, based on data from the NLSCY, Statistics Canada published a research paper about punitive parenting and children's aggressive behaviour. The study found that children who lived in homes where punitive parenting techniques were used scored higher in aggressive behaviour than those living in less punitive environments, both at ages 2 to 3 years and 8 to 9 years. The study also found that change in parenting practices was linked to change in behaviour. Children whose early parenting environment had been punitive but whose environment had become less punitive, scored as low in aggressive behaviour as those whose parenting environment was non-punitive at both ages, after adjusting for initial levels of aggressive behaviour. By the same token, children whose early environment had been non-punitive but whose environment had become more punitive, scored just as high in aggressive behaviour as those whose environment was punitive at both ages, after adjusting for initial levels of aggressive behaviour. The patterns in the data appeared regardless of the sex of the child or household income level. In February, 2005, Statistics Canada published an article in *The Daily* that extended these findings. Children aged 2 to 5 years were followed for eight years, when they were aged 10 to 13 years. The results followed the same pattern as in the earlier analysis.

To obtain more information about this study, you should refer to the following address:
www.statcan.ca:8096/bsolc/english/bsolc?catno=89-599-M2004001.

CANADIAN ECONOMY AND THE LABOUR MARKET

- **Information System for Science and Technology (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

This project provides integrated information on three aspects of science and technology in Canada: the activities of research and development, commercialization, innovation, and related human resource development; economic and social impacts of technological and related organizational change; and the diffusion of technologies and ideas in a knowledge-based economy. These measurements serve to provide a coherent picture of the Canadian system of innovation and its relation to the knowledge-based economy. The following is a selection of studies conducted under this project.

- ***Spending on Research and Development***

Preliminary estimates of Canada's Gross Domestic Expenditures on Research and Development (GERD) in 2004 were \$24.5 billion, up 5.1% from 2003 forecasts. The ratio of GERD to GDP, an estimate of the intensity of Canada's research and development, fell to 1.90 in 2004 and has been

declining since 2001 when it peaked at 2.05. Full results are available at www.statcan.ca/Daily/English/041210/d041210e.htm.

- ***Public Sector Technology Transfer in Canada***

Technology acquired from universities, hospitals or government laboratories has played a major role in the success of more than 4,400 Canadian companies. Of the \$22 billion in research and development performed in Canada in 2003, about 10% was done by the federal government and 35% by universities. This report is a first Canadian attempt to view the impact of federally-funded research from the perspective of the whole economy. It is available at the following address: www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=88F0006X1E2004018.

- ***Use of knowledge management in innovative business units***

Business units in selected service industries that are considered innovators believe that a key factor in their success is the way they manage their knowledge. The results suggested that understanding how business units are managed, and their perception of the value of management practices, may indicate whether they will be innovative. It may also indicate to some extent the type of innovation. The study found that knowledge management practices were considered more important to the success by innovative business units than they were by those that did not innovate. Detailed results are available at www.statcan.ca/Daily/English/050209/d050209a.htm.

- ***Innovation in small firms***

Smaller firms kept pace with their larger counterparts in terms of technological innovation. However, smaller technological innovators were noticeably less likely to use more complex, newer and, at times, more resource-dependent information communications technologies (ICTs), such as intranets and extranets. Small firms were also less likely to have a presence on the World Wide Web than larger firms. However, small technological innovators with 1 to 19 full-time employees were almost twice as likely to have an Internet site and three times more likely to engage in Internet commerce than were their non-innovator counterparts.

Detailed results can be obtained at the following address: www.statcan.ca/Daily/English/040521/d040521c.htm.

- ***Characteristics of firms that grow from small to medium size***

In collaboration with the National Research Council, Statistics Canada conducted twenty-five case studies as a part of a larger study on the characteristics of firms which grow from small to medium size. The case studies showed that for every company that made the transition from small to medium size by adhering to the "traditional" growth factors there was another that managed to do it by breaking the rules. In general the respondents were aware that to grow they need to engage in alliances, conduct R&D, develop a competence in obtaining funding, manage their Intellectual Property, and find a market niche. However, many pointed out that other factors such as business advice, the formalization of organizational practices and planning processes, as well as the ability to remain adaptable and innovative were as important or more important to their growth. www.statcan.ca/english/freepub/88

- ***Trends in biotechnology activity***

The biotechnology activity in Canada continued to grow between 2001 and 2003, according to preliminary results from the 2003 Biotechnology use and Development Survey. The number of innovative biotechnology firms grew by one-third from 375 to 496 between 2001 and 2003. Together, these firms generated \$3.8 billion in revenues in 2003, up 7% from 2001, while their spending on research and development increased 11% to \$1.5 billion. Despite the increase in the number of firms, the number of employees working in biotechnology-related activities remained stable at about 11,900. Detailed results are available at www.statcan.ca/Daily/English/041214/d041214d.htm.

- **Socio-Economic Indicators of “Connectedness” (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The purpose of this project is to provide information on factors influencing Canada’s ability to achieve its objective of making Canada’s knowledge infrastructure accessible to all Canadians. It is also aimed at determining the use, or planned use, of information and communication technologies by households and other sectors of the economy, as well as on their readiness to engage in electronic commerce and other activities in the knowledge-based economy. In this age of the information society, information and communications technologies (ICTs) have become everyday tools for living, working and learning. The following is a selection of studies undertaken under this project.

- ***Household Internet Use***

The number of Canadian households surfing the Internet continued to grow in 2003. However, growth rate for Internet use remained relatively stable largely because the majority of households were already plugged in. Underlying this trend were Canadian households’ continued quest for speed and increased adoption by lower income households. Canadian households spent just over \$3.0 billion shopping on the Internet on everything from airplane tickets to books in 2003. Results of the survey are available at the following addresses: www.statcan.ca/Daily/English/040708/d040708a.htm and www.statcan.ca/Daily/English/040923/d040923a.htm.

- ***Broadband Internet: Removing the speed limit for Canadian firms***

The use of high-speed Internet is a key complement for firms trying to effectively use other advanced information communication technologies, such as websites, Intranets and Extranets, and conducting transactions on line. This is true across all sizes of enterprises however broadband Internet also enables small firms to be on a more level technological footing with larger firms. Results can be obtained at the following address: www.statcan.ca/Daily/English/040927/d040927c.htm.

- ***Electronic commerce and technology***

On-line sales by Canadian companies and government departments grew substantially for the fifth consecutive year in 2004, but e-commerce still accounted for less than 1% of total operating revenues for private businesses. A large proportion of the gains in e-commerce in 2004 resulted from increased sales from one business to another, rather than sales to households. Only the smallest firms do not use the internet, as those that do represent 97% of gross business income. Results available at the following address: www.statcan.ca/Daily/English/050420/d050420b.htm.

- ***Competition to supply voice, video and high-speed Internet heats up***

In recent years both traditional telephone and cable companies have invested considerable resources in upgrading their networks and have bolstered their bottom lines with revenues from high-speed Internet offerings. The competition between these two industries is poised to accelerate further as both the telecommunications and cable industries prepare to roll out new voice over Internet services. During the past decade satellite TV has emerged as a substitute to Cable TV and now some telephone customers are able to subscribe to television programming and high speed Internet service through a Video Digital Subscriber Line (VDSL). This convergence of product offerings is blurring the distinction between telephone and cable companies as they both vie to be the single channel provider into the home. Mobile communications are also changing the way Canadians communicate as nearly 15 million Canadians leave home or work with a mobile telecommunication device in hand. For detailed information, the following links should be consulted:

www.statcan.ca/Daily/English/040914/d040914c.htm www.statcan.ca/Daily/English/050203/d050203c.htm
www.statcan.ca/Daily/English/041222/d041222b.htm

- **Exporter Register (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information to support informed policy formulation and decision making

The Exporter Register provides estimates of the number of exporters and the value of exports by industry group, exporter size, province of residence, destination of export and (for the most recent data years) employment size. Export documents are grouped and linked to establishments enterprises on the Statistics Canada Business Register. For the small component of export documents that are not linked, an estimation methodology is applied to obtain a total annual count of exporting establishments. The exporter data are released in a publication titled "A Profile of Canadian Exporters". The most recent data were available on February 21, 2005 (www.statcan.ca/Daily/English/050221/d050221e.htm) and covered the years 1993 to 2003.

The number of Canadian exporting establishments declined for the first time in 2003. Some 43,310 establishments were exporters in 2003, down 2.6% from 2002, but 38% higher than in 1993. These establishments exported \$348 billion in merchandise, a decline of over \$11 billion from 2002, but more than double the level in 1993.

Wholesale and retail trade industries together accounted for 44% of the decline in the number of exporters, while the agriculture, forestry, fishing and hunting industry accounted for an additional 18% of the decline. Despite the overall decline in numbers, more than 2,000 establishments began exporting in 2003. This was the smallest number of new exporters in any year covered by the Exporter Register. However, the value of their exports exceeded \$2 billion.

Establishments exporting more than \$25 million annually continued to account for the majority of merchandise exports. In 2003, 3.7% of exporting establishments accounted for 81% of the total value of merchandise exports. Establishments exporting less than \$1 million annually represented 72% of all exporting establishments, yet they accounted for less than 2% of the value of merchandise exports in 2003.

- **Workplace and Employee Survey (Data Gaps II Initiative)**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

The Workplace and Employee Survey (WES) was introduced in 1999 to collect information on the workplace and on how it is changing, and its effects on workers. Specifically the aim of this annual survey is to investigate the relationships among competitiveness, innovation, technology use and human resources management on the employer side, and technology use, training, job stability and earnings on the employee side.

The following are selected findings based on the WES.

- Firms that combine high levels of information and communication technology with various organizational changes and human resource practices are more likely to experience productivity improvements and to innovate than others.
- Workplace productivity is strongly associated with computer-related investments. The correlation is higher when the workforce is highly educated and trained.
- There is only moderate support for the notion that innovative work practices such as teamwork, job rotation and profit-sharing reduce employee turnover. For instance, there is no evidence that such innovative work practices reduce employee turnover in the manufacturing sector.
- About one-third of the gender wage gap is due to women's concentration in low-paying firms. Hence, employment equity measures, which are aimed at eliminating male-female wage difference within workplaces (rather than between workplaces), do not address a sizable portion of the gender wage gap.
- In 2001, an estimated 390,000 full-time permanent employees in the private sector, or 4% of the total, thought they had a retirement plan, but in reality did not.

Complete survey results are available at the following address:

www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=71-585-X&CHROPG=1.

Studies on Transition to Retirement

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

Many people anticipate a labour shortage in the coming years as baby boomers approach the age of retirement. However, data from the past two censuses indicate that a growing number of Canadian seniors remain on the job. In five short years, both the number and proportion of workers aged 65 and older rose noticeably – from 255,000 in 1996 (1 in 13 seniors) to 305,000 in 2001 (1 in 12).

Most older workers are employed full time, and they tend to be better-educated than retirees. Although they are more likely to be self-employed than younger workers, over half are employees. Working seniors are concentrated in farming, management and retail sales occupations, as well as the professions of accounting, medicine and law.

The full article which was published in the *Daily* is accessible at the following address:
<http://dissemination.statcan.ca/Daily/English/040225/d040225d.htm>.

• **National Survey of Non-profit and Voluntary Organizations**

Performance Criteria: Relevance

Produce information required to meet emerging issues and new challenges.

On September 20, 2004, Statistics Canada released the results from the first National Survey of Non-Profit and Voluntary Organizations (NSNVO). The survey provided a national portrait of the estimated 161,000 registered charities and incorporated non profit organizations operating in Canada in 2003. These organizations included sports clubs, arts organizations, social clubs, hospitals, colleges and universities, trade associations and religious organizations. The survey was a collaborative undertaking of Statistics Canada and a consortium of organizations led by Imagine Canada (formerly the Canadian Centre for Philanthropy).

Some of these findings include:

In 2003, Canadians took out 139 million memberships in non-profit and voluntary organizations, an average of four per person. One of the hallmarks of these organizations is their connection to the community through the participation of individual citizens.

Individual Canadians gave generously to organizations, both in terms of money and time. In 2003, Canadians donated more than \$8 billion, and organizations reported a combined volunteer complement of more than 19 million who contributed more than 2 billion hours of volunteer time, or the equivalent of more than 1 million full-time jobs.

Nearly all non-profit and voluntary organizations make use of volunteers, and more than half rely solely on volunteers to fulfill their mission. However, most volunteers are concentrated among a relatively small

number of organizations. Almost three-quarters (73%) are engaged by the 6% of organizations that have volunteer complements of 200 or more.

A majority of those that participated in this study reported having problems fulfilling their missions and achieving their organization's objectives. Many appear to be reporting significant challenges in providing the public with all the benefits they have the potential to offer, as well as problems recruiting volunteers and obtaining funding, both from individual donors and from other organizations, such as governments, foundations or corporations. Others said they had difficulties being able to plan for the future, or finding suitable people to sit on their boards.

In 2003, about 161,000 non-profit and voluntary organizations were operating across the country in a wide variety of areas. The two largest groups of organizations operate in the area of sports and recreation (21%) and in religion (19%), both with about one-fifth of the organizations.

Detailed survey results are available at www.statcan.ca/bsolc/english/bsolc?catno=61-533-XIE.

Accuracy of Statistical Information

The accuracy of statistical information is the degree to which that information correctly describes the phenomena it was designed to measure. It is usually characterized in terms of statistical estimate errors and is traditionally broken down into bias (systematic error) and variance (random error) components. It may also be described in terms of the major sources of error that potentially cause inaccuracy: incomplete survey coverage, sampling error, non response (as indicated by response rates), and statistical revision patterns.

Statistics Canada uses a wide range of statistical methodologies and quality assurance practices to manage and control errors. For the more critical statistical information— such as the population counts from the Census of Population, employment and unemployment measures, the Consumer Price Index and measures of economic production— more resources are applied to assure a high degree of accuracy. In addition, all hard copy and electronic data releases undergo ‘institutional’ quality verification within the Agency to ensure that data users obtain sound products. There are, however, limits to the degree of accuracy that can be achieved at a realistic cost. All statistical data, regardless of the source, are subject to some degree of error.

Statistics Canada’s Policy on Informing Users of Data Quality and Methodology

(www.statcan.ca/english/about/policy/infousers.htm) requires each data release to be accompanied by, or make reference to, descriptions of methodology. The definitions, data sources and methods used for all STC surveys can be accessed on the web site: www.statcan.ca/english/concepts/index.htm.

SURVEY COVERAGE

Performance Criteria: Accuracy of Statistical Information

Survey Coverage

Every survey has a target population it is intended to cover. Its survey frame - the list of units of this target population - is used to identify and select the sample for the survey. Coverage errors (omissions, erroneous inclusions, duplications and misclassifications of units) in the survey frame may cause a bias in the estimates produced from the survey. Therefore, the accuracy of survey frames is crucial to the accuracy of survey results.

• Business Surveys

The Business Register (BR) is used as the frame for the majority of Statistics Canada’s business surveys. The BR is intended to cover all significantly active businesses (as defined below) in Canada. Administrative data from the Canada Revenue Agency (CRA) are used to maintain the BR as a current list of businesses in Canada. Since 1997, the coverage of the BR has been extended with the use of Goods and Services Tax (GST) data together with information on federal corporation tax filers as collected by CRA. Periodically, studies are conducted on the BR to measure the quality of the coverage and the quality of the information residing on the BR (e.g., industrial and geographical classifications). The coverage of the BR is currently estimated to be over 93% of those businesses meeting at least one of the following three criteria:

- having a work force for which the business submits payroll remittances to CRA;
- being an unincorporated business with a minimum of \$30,000 in estimated sales revenue; or
- being incorporated under a federal or provincial act and being an active federal corporation tax filer.

• Household Surveys

The Labour Force Survey (LFS) and many other household surveys make use of a common area frame that covers all of the geography of Canada's provinces and territories, with some exceptions¹. Geographic areas are randomly selected from this frame.

Within the selected areas, households are chosen randomly from the compiled lists of dwellings. Coverage problems can arise if some dwellings are missed in the lists, or if households in selected dwellings fail to report some of their members. The coverage of the survey is monitored, in part, by comparing the estimate of total population obtained directly from the survey sample to the official population estimates. To minimize the effects of coverage errors, the survey estimates are statistically adjusted so that the published survey results cover the total population.

This past year the decennial sample redesign of the LFS based on the 2001 Census of Population was completed. The new design includes many methodological innovations to improve both the quality and efficiency of the survey. One such improvement is the use of the Address Register (AR) for some geographic areas. The AR is a list of addresses created using administrative data. It has been under development at Statistics Canada for a number of years and will serve as a significant methodological tool to ensure coverage quality and efficiency for the 2006 Census of Population.

Other improvements to the LFS include the creation of more special strata (namely, those with high concentrations of certain groups such as Aboriginal people and recent immigrants), and a more efficient approach to high-cost areas. Some hard-to-reach areas and some areas with a very high vacancy rate were removed from the frame, and the sampling rate was reduced in the remaining high-cost areas. As well, in some urban areas less expensive telephone interviewing replaces the traditional pattern of conducting the first interview in person and subsequent interviews by telephone. Thus, for 'birth' households for which a telephone number can be obtained in advance, the first and all subsequent interviews will be conducted by telephone.

Over the last several years of the previous LFS design the estimate of coverage had remained constant, at close to 90%. As a result of the recent redesign and collective changes described above, the estimate of coverage for the LFS is now approximately 92%.

Some household surveys make use of a telephone frame. This is cost-effective for the vast majority of Canadian households but omits those not accessible by telephone. Telephone coverage is monitored, and for some surveys, an area frame is used in combination with a telephone frame to improve coverage. For surveys aimed at particular subsets of the population (for example, persons within certain age groups), an existing list frame of persons (or households) may be used. Such a list could have been derived from an administrative data source or, as in the case of post-censal surveys, from the Census of Population.

¹ Indian reserves, members of the armed forces and inmates of institutions are excluded from the Labour Force Survey.

SAMPLING ERROR

Performance Criteria: Accuracy of Statistical Information *Sampling Error*

Most surveys are aimed at a sample of the target population. Sampling is an important means of achieving a more effective allocation of resources, ensuring appropriate relevance across programs, yielding more timely results, and in other ways improving data accuracy. Because of sampling, the Agency is able to do more with less.

Estimates based on a sample can be expected to vary from sample to sample, and to differ from those that would result from a complete census. The expected size of these variations depends on the sample design, among other factors. Greater reliability is achieved by optimizing these sample designs.

The reliability of each estimate can be approximated from the sample data. The measure of reliability that is most frequently provided to users is the 'coefficient of variation' (CV). A low CV means a high degree of statistical confidence in the reliability of the associated estimate. Conversely, a higher CV would mean a lower degree of statistical confidence in the reliability.

The coefficients of variation for the primary estimates or results from the Agency's mission critical surveys are presented in Table 2.

Table 2: Coefficients of Variation for Mission Critical Surveys

Mission critical survey ¹	Topic	Coefficient of variation			
		2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
		%			
Labour Force Survey					
Employment	Total employment	0.3	0.3	0.2	0.2
Unemployment	Total unemployment	1.8	1.8	1.9	1.9
Monthly Survey of Manufacturing	Total shipments	0.6	0.5	0.6	0.6
Monthly Wholesale Trade ²	Total wholesale sales	1.1	1.1	1.1	0.7
Monthly Retail Trade ²	Total retail sales	1.2	1.2	1.3	0.6
Survey of Employment, Payrolls and Hours	Employees	0.1	0.1	0.1	0.1
Quarterly Financial Survey	Total operating revenue	0.7	0.8	0.7	0.6

Note:

1. This table omits those mission critical surveys that do not use random sampling in producing their estimates (Consumer Price Index, International Trade and the Industrial Price Index).

2. The Monthly Wholesale and Retail Trade Surveys were redesigned and survey results released starting in fiscal year 2004-05. A number of improvements were introduced which have lowered significantly the overall coefficient of variation for the surveys. The improvements include lower target coefficients for certain industry trade and geography groups, better sample stratification as a result of improved size measure for the population, enhanced edit procedures at collection and during analysis, and improved imputation procedures.

The coefficients of variation presented in the table above are all very low and thus the estimates are considered very reliable. This speaks to the importance of these programs. More disaggregated results from these programs would tend to have higher CVs since, typically, as the size of the sub-group of interest decreases, the CVs of the related estimates rise.

RESPONSE RATES

Performance Criteria: Accuracy of Statistical Information *Response rates*

The accuracy of the data disseminated by Statistics Canada is directly related to the accuracy of the data provided by the respondents to the Agency's surveys and censuses. It follows that an important indication of accuracy is the percentage of respondents asked to provide data who actually do so. It can be expected that the higher this response rate, the greater will be the accuracy of the survey results.

Overall response rates (expressed as a percentage) for the Agency's mission critical surveys are presented in Table 3 below.

Table 3: Response Rates for Mission Critical Surveys

Mission critical survey ¹	Response rates			
	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
	%			
Labour Force Survey	94	94	93	92
Monthly Survey of Manufacturing ²	98	97	94	92
Monthly Wholesale Trade Survey	93	93	92	94
Monthly Retail Trade Survey	95	95	93	94
Survey of Employment, Payrolls and Hours	84	87	89	88
Quarterly Financial Survey ³	88	82	80	74
Industrial Product Price Indexes	94	94	94	94
Notes:				
1. This table omits the Consumer Price Index, International Trade and Quarterly Gross Domestic Product surveys, which do not collect data directly from respondents.				
2. The lower response rate in 2003-04 was due to both the electricity shut-down in Ontario as well as the interviewers' strike. In 2004-05, the lower response rate has been attributed to a number of factors: respondent apathy; consolidation of the Monthly Survey of Manufacturing (MSM) collection to two Regional Offices; transfer of more experienced staff in the Regional Offices to work on the Census of Population; and less experienced staff to work on the MSM.				
3. In 2004-05, 74% represents response rates for the first quarter. The Quarterly Financial Survey response rates are subject to revision to reflect subsequent data collection and corrections.				

It is generally accepted that for most surveys, a 100% response rate is not a practical possibility. The Agency ensures that reasonable efforts are made to achieve an acceptable response rate (as well as to obtain accurate responses) while producing timely data without undue burden on respondents. Among a variety of methods, this is usually achieved by having good questionnaire design, using tested and proven procedures and operations, providing respondents with information on the purposes of the data collection, following up with non-respondents (for economic and business programs, the main focus of follow-up being the major contributors to the estimates), and making suitable statistical adjustments to the data when complete response is not achieved.

Clearly, obtaining complete and accurate response requires the co-operation and support of respondents. Information is published on the web site for survey participants, explaining what they should expect when they participate in a survey, the importance of the survey, STC's commitments for preserving the confidentiality of the information provided and a list of frequently asked questions about the survey. The information is available at the following address: www.statecan.ca/english/survey/index.htm.

STATISTICAL REVISION PATTERNS

Performance Criteria: Accuracy of Statistical Information
Statistical revision patterns

Economic and socio-economic time series are statistical records of the evolution of economic processes through time, generally compiled for consecutive periods such as months, quarters or years. Time series contribute greatly to understanding both the trends and underlying causes of social and economic phenomena. While revisions to statistical estimates are often necessary, they impact directly on users of statistical information by altering the users' understanding of these phenomena and, in turn, affecting their decision making.

Statistics Canada takes care to minimize revisions to statistical estimates by facilitating reporting, ensuring that questionnaires are easily understood, making use of new technology to better accommodate respondents' ability to report, and conducting internal reviews to ensure that collection and data-processing procedures yield effective results.

An incomplete processing cycle is the principal reason for revisions. Other planned activities - changes to classification systems or modifications to baskets of goods and services on which indices are based - also result in revisions. Revisions to Statistics Canada's series are made with a view to balancing the competing demands of accuracy and timeliness.

Table 4 indicates the average size and range of revisions of some key programs. Average size of revision is defined as the absolute percentage revision averaged over the 12 (for monthly surveys) or 4 (for quarterly surveys) releases during the year. The last revised estimates before annual revisions are used in calculating revision sizes. The revisions are usually upwards, as indicated in the average size, but some are downwards, as indicated in the range of revision (shown for 2004 only).

Table 4: Revisions of Mission Critical Programs in 2002, 2003 and 2004

Mission critical program ¹	Topic	Frequency	Average size of revision			Range of revision
			2002	2003	2004	2004
%						
Monthly Survey of Manufacturing	Shipments	Monthly	0.30	0.38	0.37	-0.30 to 1.38
International Trade ²	Total exports	Monthly	0.44	0.43	0.35	- 2.67 to 1.70
	Total imports	Monthly	0.24	0.30	1.10	- 1.30 to 2.23
Monthly Wholesale Trade	Total wholesale sales	Monthly	0.34	0.39	0.39	-0.17 to 0.79
Monthly Retail Trade ³	Total retail sales	Monthly	0.12	0.17	0.23	0.04 to 0.47
Gross Domestic Product	GDP	Quarterly	0.08	0.07	0.06	0.00 to 0.11
Survey of Employment, Payrolls and Hours	Employment	Monthly	0.01	0.01	0.04	-0.31 to 0.57
Quarterly Financial Survey	Operating revenue	Quarterly	0.20	0.23	0.25	0.15 to 0.46
Industrial Product Price Indexes ⁴	Price index	Monthly	0.18	0.21	0.46	-0.28 to 0.83

Note:

1. This table omits those mission critical programs that do not regularly revise estimates (Labour Force Survey and Consumer Price Index).
2. The range of revisions for imports and exports is greater in 2004. This is mainly due to the increased volatility of energy prices that preliminary estimates of value more difficult to produce.
3. Retail sales have been particularly strong throughout 2004, with sales advancing in ten of the twelve months of the year. Consequently, monthly revisions to retail sales were always upward in 2004, since seasonally adjusted estimates have been pulled up every month.
4. The revisions are greater than previous years. The main contributors to this are primary metal and metal fabricated products. The introduction of a steel surcharge starting January 2004 has resulted in higher prices for primary steel products as well as any products with a significant steel component. The larger revisions are therefore the result of late receipt of questionnaires that included the effect of the higher costs of steel. There were also some revisions for lumber products and petroleum products.

Timeliness of Statistical Information

The timeliness of statistical information refers to the delay between the end of the reference period to which the information pertains and the date on which the information becomes available. It is typically involved in a trade off against accuracy. The timeliness of survey release is generally quite stable and changes occur over a long period of time. Change is often brought about when surveys undergo major redesigns.

Timeliness is clearly visible to users and easy to track. The choice of a timely target is closely related to relevance since information may not be useful if it is not available on time. Given timeliness targets, two performance measures are useful. The first is the existence of pre-announced release dates – and adherence to these dates – for regular series. The second is improvements in the timeliness achieved on the basis of how long it takes to release the information. However, this measure has to be considered in conjunction with other factors since improvements that are achieved at the expense of accuracy, or at undue cost, may not represent an overall improvement in performance. Clients have consistently preferred to maintain existing timeliness, if improved timeliness implies larger subsequent statistical revisions or a reduced level of statistical detail. Furthermore, users place great emphasis on the predictability of release dates.

PRE-ESTABLISHED RELEASE DATES

Performance Criteria: Timeliness of statistical information
Pre-established release dates for major economic indicators

At the beginning of each fiscal year, Statistics Canada publishes on its web site release dates for the coming year for all 29 major economic indicators, by month. These dates can be accessed at the following address: www.statcan.ca/english/Release/index.htm.

In 2004-2005, the Agency published a total of 305 releases of these 29 major economic indicators, and all were released as scheduled. In addition, the Agency published 975 other releases for which there was no pre-established release date.

ELAPSED TIME BETWEEN REFERENCE PERIOD AND RELEASE DATES

Performance Criteria: Timeliness of statistical information
Measures of elapsed time between reference period and release dates for mission critical surveys

The elapsed time between reference period and release dates for mission critical programs is a timeliness measure that serves to test the relevance of the statistics in terms of the 'freshness' of the information released. Table 5 highlights the timeliness of a selection of major releases.

Table 5: Elapsed time between reference period and release dates of selected mission critical programs

Mission critical program	Frequency	Elapsed Time ¹
Labour Force Survey	Monthly	20 days
Consumer Price Index	Monthly	21 days
Monthly Survey of Manufacturing	Monthly	45 days
International trade	Monthly	42 days
Monthly wholesale/retail trade	Monthly	52 days
Gross Domestic Product	Quarterly	61 days
Survey of Employment, Earnings and Hours (Income Component)	Monthly	57 days
Quarterly financial statistics for enterprises	Quarterly	58 days
Industrial Product Price Indexes	Monthly	32 days

Note:

1. Elapsed time is measured in calendar days and may vary, for example, depending on the number of business days in a given month.

In addition to the mission critical programs noted above, Statistics Canada's Unified Enterprise Statistics (UES) Program (a series of annual business surveys) has seen a continual improvement in the timeliness of releases. For the 1998 reference year, sixteen of the eighteen UES surveys run at that time were released earlier than eighteen months after the end of the reference period. For reference year 2002, forty of the forty-one surveys were released within 17 months after the end of the reference year. Out of these surveys, six were released within 15 months. A year later, for reference year 2003, forty-two of the forty-four UES surveys (95%) were released within the 17-months after the end of the reference year, with thirty-nine being released within 15 months. Two surveys were released within one year. Plans call for continued efforts to reduce the release time of all annual business surveys to within twelve to fifteen months of the reference year.

Accessibility of Statistical Information

As the national statistical agency, Statistics Canada serves a broad range of users – businesses, labour unions, academic institutions, the media, the general public and all levels of government. The Agency's overall objective is to make its statistical information widely available in a way that keeps the Canadian public well informed about the social, economic and general conditions in which they live. Most information users fall into two broad categories: by far the largest number acquire their statistical information through the media or are general users of the website at www.statcan.ca. For these users, the Agency strives to offer free, user-friendly information. The other category of users consists of either businesses or government organizations that require large-volume, specialized information. The Agency charges them on a cost recoverable basis for this service. Finally, the Agency also provides a single point of access to its products and services through a national contact centre for telephone and e-mail inquiries.

On March 31, 2005, Statistics Canada closed its network of eight Statistical Reference Centres that provided walk-in services to the public. Since a large percentage of the Statistical Reference Centres' walk-in clientele has typically been students who now use the website, the number of visitors had dropped to a few users per day.

The Agency continues to see an increase in the number of users accessing its services as a result of the shift to electronic research which has allowed STC as a whole to service more people than ever before. Students and teachers can access STC information through the Learning Resources Module (www.statcan.ca/english/edu/index.htm) of the web site. The Data Liberation Initiative (www.statcan.ca/english/DLI/dli.htm) has provided academia with affordable and equitable access to Agency data since the program began in 1996. The Research Data Centre (RDC) program is part of an initiative by Statistics Canada, the Social Science and Humanities Research Council and university consortia and was introduced to help strengthen Canada's social research capacity and to support the policy research community. The Media Room (www42.statcan.ca/smr/r000_e.htm) was recently introduced to provide easier access by journalists to products and services offered by the Agency.

The Agency's standards of service to the public (www.statcan.ca/english/about/service.htm) as well as performance information (www.statcan.ca/english/about/webeval.htm) are published on the website and a departmental contact name is provided for clients not satisfied with the service received. Over the years, the number of complaints received has been minimal. The Status Report on the Service Improvement Initiative at Section IV will provide more information on service improvement initiatives at the Agency.

The accessibility of statistical information refers to the ease with which it can be obtained. It is measured in terms of Media inquiries and citations and Visits and page views on the web site.

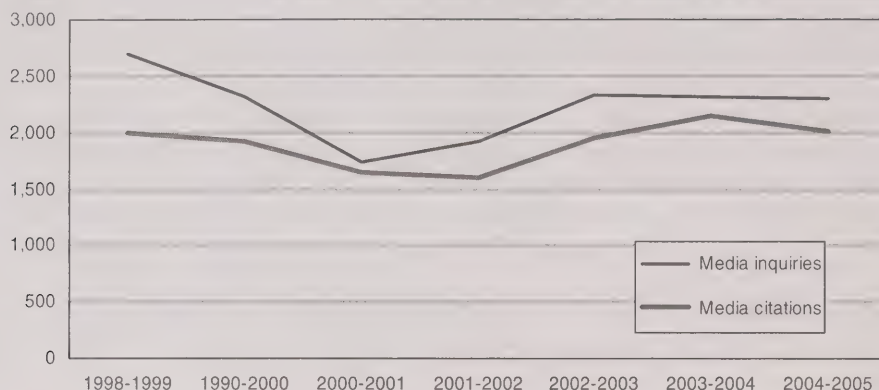
ACCESS THROUGH THE MEDIA

Performance Criteria: *Accessibility of statistical information through the media*
Media inquiries and citations

The Agency's media monitoring program tracks coverage in 42 main newspapers as well as three national radio and television networks, and also tracks journalist inquiries through the media hotline service. In 2004-2005, media citations averaged 170 per month and media inquiries totalled 190, evidence that the

Agency's releases continue to enjoy broad coverage in the media. Peak levels of media citations usually coincide with the release of Census data.

Figure 1: Media Inquiries and Citations



ACCESS THROUGH THE INTERNET

Performance Criteria: Accessibility of statistical information through the Internet *Visits and page views on STC web site*

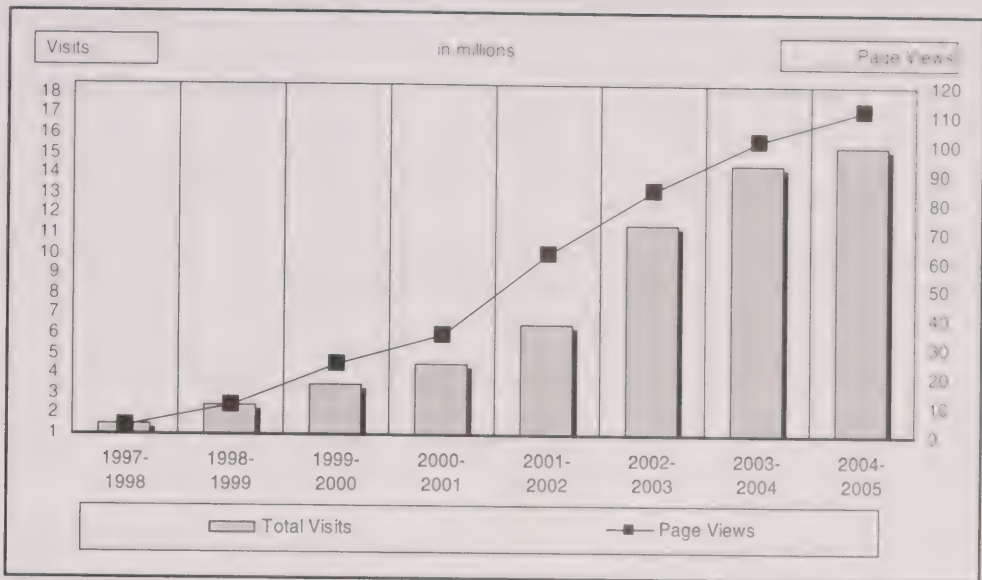
Statistics Canada's marketing and dissemination effort centres on making its information more accessible to its various users through the Internet and the National Contact Centre. From 2003-2004 to 2004-2005, the number of visits to the Agency web site increased by 7% to 15 million and the number of page views increased by 10% to 111 million. During the same period, the number of enquiries received through the toll free telephone enquiry service, electronic messaging services and e-mail service *Contact Us* increased by 20% to reach 367,000 enquiries. Although there were no major releases in 2004-2005, the 2001 Census of Population Dissemination module continued to receive more than 30 million page views, representing 25% of total page views for the Agency website.

Statistics Canada conducts regular website research, including analysis of traffic and information used, usability testing of new features and an annual study to obtain feedback from end-users through the use of on-line surveys. Overall satisfaction with the site has remained fairly constant over the past four years, with just over 70% of respondents reporting being either satisfied or very satisfied with their overall experience with the site. Students continue to be the most frequent users of the site, with college and university students accounting for 41% of site visits. More detailed information on the website traffic and satisfaction measurement is available directly on line at the following address:

www.statcan.ca/english/about/webeval.htm.

The number of total visits and page views on the Agency's web site has increased constantly since 1997, as indicated in Table 7 below.

Figure 2: Visits and Page Views from 1997 to 2005



Interpretability of Statistical Information

The interpretability of statistical information refers to the availability of the supplementary information necessary to interpret and utilize the data appropriately. This supplementary information, known as meta-information or metadata, normally covers the underlying concepts, variables and classifications used, the methodology of data collection and processing, and indications of the accuracy of the statistical information. Also, the interpretability of the Agency's products is enhanced by ensuring that its official releases in *The Daily* clearly enunciate the main findings of the release in a language that illustrates their relevance and can be easily used by the media in publicizing the results.

AVAILABILITY OF SUPPLEMENTARY INFORMATION

Performance Criteria: Interpretability of statistical information
Availability of supplementary information to interpret and utilize the data

Statistics Canada's Policy on Informing Users of Data Quality and Methodology requires that a description of the concepts and methodology used in collecting and compiling the data, together with information on the accuracy of the data, be provided with all statistical products. As the volume and scope of statistical information provided on line expand, the Agency's primary vehicle for disseminating meta-information and satisfying the requirements of the policy is the Integrated Meta Data Base (IMDB).

The IMDB is a central repository containing information on variables, questionnaires, methods and measures of data accuracy for the Agency's 600 or so surveys and statistical programs. In 2004-2005, a new version of the IMDB was released on the Agency's website. For each IMDB record, there are direct links to other Agency's products, such as *The Daily* and CANSIM tables, links to other reference periods back to November 2000, and a chronology of changes to content or methodology since November 2000. In addition, the Agency continued to enhance the content of the IMDB, with emphasis on definitions of variables and classifications used in statistical programs. The release of such information for public use through the IMDB started in May 2005 and will continue over the year. The goal is to release all the variables in the IMDB as they get approved.

Definitions, data sources and methods used for all Agency surveys are available on line at the following address: www.statcan.ca/english/concepts/index.htm.

Coherence of Statistical Information

The coherence of statistical information reflects the degree to which it can be successfully brought together with other statistical information within a broad analytic framework and over time. The use of standard concepts, classifications and target populations promotes coherence, as does the use of common methodology across surveys. Coherence does not necessarily imply full numerical consistency.

USE OF CLASSIFICATION SYSTEMS

Performance Criteria: Coherence of statistical information *Use of classification systems*

The use of standard classification systems by surveys ensures rigour and consistency between surveys, thus making them coherent with one another. The following table highlights the use of various standard classification systems for selected key surveys conducted by Statistics Canada.

Table 6: The Use of Standard Classification Systems for Selected Programs

Major program	North American Industry Classification System (NAICS)	Standard Classification of Goods or Harmonized System (SCG or HS)	National Occupational Classification – Statistics (NOC-S)	Standard Geographical Classification (SGC)
Labour Force Survey	✓	N/A	✓	✓
Consumer Price Index ¹	N/A		N/A.	✓
Monthly Survey of Manufacturing	✓	N/A	N/A	✓
International Trade	✓	✓	N/A	✓
Monthly Wholesale and Monthly Retail Trade	✓	N/A	N/A	✓
Monthly/Quarterly Gross Domestic Product	✓	✓	N/A.	N/A
Survey of Employment Payrolls and Hours	✓	N/A	N/A.	✓
Quarterly Financial Survey	✓	N/A.	N/A	N/A
Industrial Product Price Indexes	✓	✓	N/A	✓

Notes:

✓ Indicates that the classification is used.

N/A Indicates that the classification is not applicable.

1. Given the nature of the survey (pricing the basket of goods), the CPI uses its own classification system for products.

SELECTED INITIATIVES TO IMPROVE COHERENCE

- **New North American Product Classification System (NAPCS)**

During 2004-2005, the Agency completed the development of the North American Product Classification System. This new, harmonized classification was developed jointly by Canada, Mexico and the United States in order to improve coherence and tri-national comparability of their respective national statistics on products. Product lists for both goods and services were finalised for virtually all industry sectors in the North American Industry Classification System. Three-country agreement was also achieved on a demand-based aggregation structure for this new classification. The Annual Survey of Manufactures and some surveys covering services industries have already implemented NAPCS on their questionnaires. The full implementation of NAPCS in all statistical programs is scheduled to begin in 2007.

- **Revisions to the North American Industry Classification System (NAICS)**

Revisions were finalized by Canada, Mexico and the United States for the 2007 version of NAICS. Major changes occurred in the area of telecommunication and internet services. These revisions took into account the concurrent revisions in Europe of NACE (la Nomenclature générale des activités économiques dans la Communauté Européenne) and of the United Nations' International Standard Industrial Classification (ISIC). As a result of collaboration between the custodians of these classifications, changes to each of these classifications have produced a much better concordance between them.

- **New Classification of Instructional Programs (CIP Canada 2000)**

The Agency released the first Canadian version of the Classification of Instructional Programs (www.statcan.ca/english/concepts/definitions/education09.htm), which provides the entire range of instructional programs in Canada. CIP Canada 2000 is the culmination of a multiyear co-operative effort by Statistics Canada and the U.S. National Center for Education Statistics. The two major programs that produce data on field of study—the Enhanced Student Information System and the Census of Population—have adopted CIP. Data on university enrolments were published for the first time on the basis of CIP Canada 2000 in July 2004; and the 2004 Census of Population Test coded the field of study variable to the CIP, with a view to use CIP in the 2006 Census.

- **New on-line database for North American Transportation Statistics (NATS)**

As the economies of Canada, the United States and Mexico have become more integrated, demand has increased for improved comparability of statistics for key transportation data time series involving these three countries. The NATS database, a unique on-line source for comprehensive information on transportation activity, was officially launched in September 2004. Available in English, French and Spanish, the database is the result of a tripartite initiative representing the transportation and statistical agencies of Canada, the United States and Mexico.

Section III: Financial Performance

The following financial tables are included in this report:

Summary Information		p. 6
Resource Requirements by Organization and Business Line	Table 1	p. 8
Comparison of Planned to Actual Spending	Table 7	p. 51
Use of Resources by Business Lines	Table 8	p. 52
Voted and Statutory Items	Table 9	p. 52
Net Cost of Department	Table 10	p. 53
Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue	Table 11	p. 53
External Charging	Table 12	p. 54

Table 7: Comparison of Planned to Actual Spending (incl. FTE) (\$ millions)

	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Economic and Social Statistics	361.4	361.6	357.2	376.6	408.6	397.4
Census Statistics	61.3	66.5	57.9	58.0	66.6	65.4
Total	422.7	428.1	415.1	434.6	475.2	462.8
Total	422.7	428.1	415.1	434.6	475.2	462.8
Less: Non-Respendable revenue	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Plus: Cost of services received without charge	48.4	50.5	50.2	50.2	63.7	63.6
Net cost of Department	470.3	477.8	464.5	484.0	539.1	525.0
Full Time Equivalents	5,964	5,648	5,118	5,188	5,200	5,436

Table 8: Use of Resources by Business Lines (\$ millions)

2004-2005								
Business Lines	Budgetary						Plus: Non-Budgetary	Total
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Total: Gross Budgetary Expenditures	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures	Loans, Investments and Advances	
Economic and Social Statistics								
Main Estimates	473.7	0	0.6	474.3	117.1	357.2	0	357.2
Planned Spending	493.1	0	0.6	493.7	117.1	376.6	0	376.6
Total Authorities	525.1	0	0.6	525.7	117.1	408.6	0	408.6
Actual Spending	466.8	0	0.6	467.4	70.0	397.4	0	397.4
Census Statistics								
Main Estimates	70.8	0	0	70.8	12.9	57.9	0	57.9
Planned Spending	70.9	0	0	70.9	12.9	58.0	0	58.0
Total Authorities	79.5	0	0	79.5	12.9	66.6	0	66.6
Actual Spending	79.0	0	0	79.0	13.6	65.4	0	65.4

Table 9: Voted and Statutory Items (\$ millions)

2004-2005					
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
	Operating Expenditures	346.0	364.1	405.6	393.1
	Grants and Contributions	0.6	0.6	0.6	0.6
	Contributions to employee benefit plans	68.5	70.0	69.1	69.1
	Total	415.1	434.6	475.2	462.8

Table 10: Net Cost of Department (\$ millions)

	2004-2005
Total Actual Spending	492.8
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	32.7
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	30.7
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	0.2
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	0.0
	0.0
<i>Less: Non-responsible Revenue</i>	0.8
2004-2005 Net cost of Department	525.6

Table 11: Sources of Responsible and Non-Responsible Revenue (\$ millions)**Responsible Revenue**

	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Economic and Social Statistics						
Special statistical services	98.2	87.3	117.1	117.1	117.1	70.0
Census Statistics						
Special statistical services	12.1	16.3	12.9	12.9	12.9	13.6
Total Responsible Revenue	110.3	103.6	130.0	130.0	130.0	83.6

Non-Responsible Revenue

	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Economic and Social Statistics						
Special statistical services	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Census Statistics						
Special statistical services						
Total Non-Responsible Revenue	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8

Table 12: External Charging

Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority	Date last modified	2004-2005						Planning Years		
				Forecast Revenue (\$000)	Actual Revenue (\$000)	Full Cost (\$000)	Service Standard	Performance Results	Fiscal Year	Forecast Revenue (\$000)	Estimated Full Cost (\$000)	
Statistics Canada Publications	Other Goods and Service - Fee for Post-script Manuscript Product	Ministerial Authority to enter into contract	April 1996	\$1,260.0	\$1,376.8	\$1,376.8	Fixed prices to clients for individual issues and/or subscriptions.	Continue to meet client information needs through hard copy sales and increasingly in electronic format	2005-06	\$1,255.0	\$1,255.0	
									2006-07	\$1,235.0	\$1,235.0	
									2007-08	\$1,175.0	\$1,175.0	
CANSIM	Other Goods and Service - Fee for Access	Ministerial Authority to enter into contract	September 2001	\$1,030.0	\$995.3	\$995.3	Specific contracts for distributors with set prices for fixed options. Internet access at fixed prices also.	No distributors terminated contracts because of price. Internet sales continue to grow.	2005-06	\$1,040.0	\$1,040.0	
									2006-07	\$1,050.0	\$1,050.0	
									2007-08	\$1,060.0	\$1,060.0	
Special Statistical Services	Other Goods and Service - Fee for Service	Ministerial Authority to enter into contract	July 1997	\$49,037.0	\$20,155.2	\$20,155.2	Each unique contract has its own separate specifications and deliverables.	All deliverables met and contracts paid in full.	2005-06	\$43,354.0	\$43,354.0	
									2006-07	\$30,674.0	\$30,674.0	
									2007-08	\$30,674.0	\$30,674.0	
				Total \$51,327.0	Total \$22,527.3	Total \$22,527.3		Sub-total:	\$45,649.0	\$45,649.0		
								Sub-total:	\$32,959.0	\$32,959.0		
								Sub-total:	\$32,909.0	\$32,909.0		

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner. To this end, the Agency has developed standards of service which employees observe in serving our clients. These standards, which are published on the website (www.statcan.ca/english/about/service.htm) and in paper form, make commitments in the following six categories: quality, accessibility, promptness, cost, reliability and redress mechanism.

Section IV: Other Items of Interest

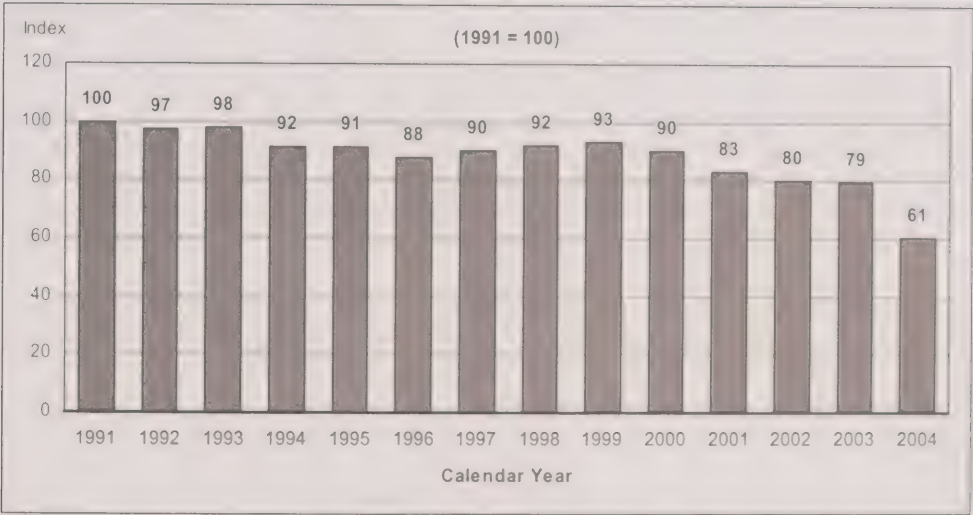
Continuing Efforts to Reduce Response Burden

USE OF ADMINISTRATIVE DATA

For the last several years, Statistics Canada has been gradually implementing a program to use administrative data sources to eliminate many smaller businesses from its survey program. The major elements of this tax replacement initiative came to fruition in 2004. Efforts are continuing to further reduce paper burden on the business community, although the future impacts are expected to be more modest.

Annual expansion of the Canadian economy and the number of businesses necessitates increased survey samples to maintain data quality levels. Statistics Canada has taken steps to mitigate this increase in recent years with the increased use of administrative data. While absolute response burden hours have declined by 22% since 1991, over the same period the average burden placed on each Canadian business has declined 39%. This is illustrated in the graph below which displays the indexed hours of total response burden divided by the estimated total number of Canadian businesses.

Figure 3: Index of Average Response Burden Hours per Canadian Businesses



ELECTRONIC DATA REPORTING

In 2004-2005, the Electronic Data Reporting (EDR) Project was in its fourth year of Government On Line funding. The goal of the project was to develop the tools and infrastructure to provide respondents to Statistics Canada's surveys with the ability to complete their questionnaires electronically.

Currently, over 70,000 respondents to forty-seven surveys have received an offer to complete their surveys electronically. Take-up rates have remained stable over the past year. Roughly 10% of annual survey respondents and 40% of sub-annual survey respondents who were offered the EDR option selected this reporting method. Last year the EDR project conducted market research to determine how take-up rates could be improved. The feedback from this research will guide development over the coming year to make the tools and infrastructure more robust and user-friendly. Some of the enhancements that are already in place include allowing respondents to securely complete their survey over multiple sessions.

One of the more recent EDR successes was the development of a web-based application to collect Greenhouse Gas emission data from Large Final Emitters. Ninety-eight percent of the 321 reporters used the Internet reporting tool to submit their information through a single window to Statistics Canada, Environment Canada and the Government of Alberta.

In the past, the Agency has relied heavily on paper or electronic questionnaires as a source of information from businesses. Electronic data interchange represents a shift in focus from a questionnaire by using tools that will automatically extract information from a respondent's database. Innovation in this area could greatly reduce respondent burden, especially for large businesses.

Status Report on the Service Improvement Initiative (SII)

Statistics Canada remains a strong supporter of the SII. Client service standards and research have long been reflected in Statistics Canada's management philosophy and operational practices. The Agency contributed its expertise to the research and development of SII Common Measurements Tool (CMT). The Agency's client-service divisions are required to conduct client-satisfaction research in their regular program reviews. Statistics Canada's web-related client-research activities are reported in the Government On Line Corporate Plan. Client-feedback research is a key element of survey-collection activities, since relations with survey respondents are a key determinant of data quality. As increasing numbers of Statistics Canada surveys offer an electronic reporting option, feedback-research activities have also increased. Past research includes research addressing respondent expectations and potential concerns, pre-testing of survey prototypes, feedback collected by client-support services, as well as satisfaction research conducted following deployment of a survey.

The Internet has emerged as the primary distribution channel for the Agency's data and information. Data quality standards are applied to all information published electronically. Service standards are posted publicly and are closely monitored by the Agency, including the measurement of response burden for survey collection. Each year, the Agency conducts an extensive client-service survey among all internet users and clients, in which interests, expectations and satisfaction levels are measured according to principles reflected in the CMT. Statistics Canada has increased usability testing for products and services. Recently, web research led to a major re-design of the Statistics Canada Internet site. Canadians requiring Statistics Canada information are served through many program areas and centralized service groups. Due to the number and diversity of products, services, and service channels utilized by Statistics Canada, methodologies used to determine client satisfaction are quite diverse. While this diversity precludes aggregate-level satisfaction measurements, the various research activities all share common research dimensions, addressing perceptions of data quality, timeliness, ease-of-access, general satisfaction, and recommendations. Given the length of time that Statistics Canada has been conducting client satisfaction surveys, program areas can now analyse their progress longitudinally.

Stakeholder relations involve ongoing consultations with a wide variety of groups and organizations for which Statistics Canada's survey-taking operations and data-publishing activities have particular interest or impact. These consultations include the Policy Research Initiative, a National Statistics Council, 13 ongoing Advisory and six subject-matter committees, a Federal-Provincial Consultative Council on Statistical Policy, and extensive consultation programs with a wide range of communities to plan Census content and outputs. Recently, the 2006 Census content consultation process involved high levels of participation of key stakeholders and data users. Continuous client-feedback mechanisms focus on the scope, value and relevance of Statistics Canada data, and the manner in which those data are collected and published.

As more and more Canadians utilize the Internet for accessing government services as well as participating in consultations with federal departments, Statistics Canada expects consultations with its stakeholders will increasingly be conducted on line, provided that consultations conducted electronically can be broadly accessed and are representative of communities of interest.

The Agency recently contracted a national survey of Canadians to identify awareness and general perceptions of Statistics Canada. There is generally strong awareness of the role and activities of the Agency, and the relevance and value of our data -- and individual participation in our surveys -- is generally very positively viewed. The survey also identified continuing interest in responding to our surveys using an electronic response option, particularly among specific segments of the population.

New Products and Services on the Web Site

As Statistics Canada's principal channel for serving information users, the website www.statcan.ca enables the Agency to serve more Canadians than ever before. The average number of daily visits to the website is more than 50,000 and over 15 million visited in 2004-2005. The site has been improved based on research on various user communities and their satisfaction with the site's content and functionality.

Here are the major improvements to our products and services over the past year:

- The **Canadian Statistics** module www40.statcan.ca/101/cst01/ has been redesigned and contains Census information on all Canadian communities (cities, towns, villages, Indian reserves and settlements), counties or their equivalents, and metropolitan areas. The profiles also contain health information for health regions across Canada. The profiles have been expanded by almost 50% for the 2001 Census cycle and a mapping feature is also provided. The tables have been designed for on-screen viewing and are dynamically updated each day at 8:30 a.m. when new information is released in *The Daily*. Most site visitors found the information they sought in *Canadian Statistics*.
- A **Media Room** module (www42.statcan.ca/smr_r000_e.htm) has been introduced for journalists.
- The **2006 Census** module (www12.statcan.ca/english/census06/index.cfm) was launched in 2004 to provide preliminary information on the status of activities leading towards the 2006 Census.
- The **Learning Resources** module www.statcan.ca/english/edu/index.htm provides a wide range of information and tools to support classroom activities and student research assignments in high schools. In addition to statistical data, the module provides lesson plans and teaching kits that complement the Agency's Education Outreach Program. **E-STAT**, Statistics Canada's interactive learning tool for students, is now linked to an interactive mapping application.
- The **Search** functionality for web site has been improved including the categorization of search results.

Management Initiatives

IMPLEMENTATION OF THE PUBLIC SERVICE MODERNIZATION ACT

Statistics Canada has used the opportunity provided by the new Public Service Modernization Act to capitalize on the flexibilities offered by the Act and enrich the Agency's Human Resources Strategy. This strategy is aimed at recruiting the highest possible calibre of staff and providing learning and career development opportunities in a supportive work environment that encourages career employment and ensures sustainable human resources.

To understand the potential offered by the legislation, the Agency undertook an environmental scan and impact analysis of the Act. A project structure was developed, and an HR Modernization Advisory Committee chaired by a senior manager appointed to steer the changes. Working groups were established with all stakeholders and unions and managers to address the changes required and a supporting infrastructure was put in place.

- **Alternative dispute resolution**

The Agency initiated a co-development project with the local union and an Informal Conflict Management System (ICMS) was established. The ICMS infrastructure is now operational with a Senior ICMS Officer as Champion and overseer, and an ICMS Coordinator in place to furnish services. These services have been introduced in a manner which reinforces Statistics Canada's commitment to a healthy workplace and they have been co-located with the Agency's existing wellness services.

- **Human Resources Planning**

The Agency undertook a thorough review of its long-standing integrated Business and HR Planning process to validate the planning process and identify areas where it might require strengthening. Several enhancements to this process are now in place including the first *formal* STC Human Resources Strategic Plan.

- **Staffing**

To profit from the flexibilities afforded by the new Public Service Employment Act, a broad consultation process was undertaken with management, unions and employees prior to commencing the development of key policies for staffing. Some of the innovative projects which are being undertaken include creating a strategy for unranked pools and a blueprint for training human resources specialists, managers, union and employees.

- **Performance Management**

Legislative revisions and new authorities with respect to performance management have provided an occasion for identifying ways in which to improve the management of performance at the Agency. The aim is to support the STC community and reinforce positive performance and help managers and employees sort out the difficult issues that arise when employees do not adequately perform the full range of tasks of their job. The program framework for managing performance, which will include policies and guidelines, supporting tools, and training to assist in performance management, has been established.

- **Training**
To underpin the numerous changes being implemented for HR Modernization and to support the new HR Accountability Framework, a comprehensive review of management and HR Training is being undertaken to ensure effective implementation of these initiatives.

PERSONALIZED LEARNING PLANS

In February 2004, after the implementation of the Policy on Continuous Learning in the Public Service, a policy which fosters the concept of life-long learning for employees, Statistics Canada developed *A Framework for Continuous Learning*, and established a number of mechanisms to support learning at the Agency, including: a network of divisional learning champions appointed to analyze their own division's learning needs, develop a divisional Learning Plan and steer learning activities in their division; and a "Tool Kit" to help supervisors and employees develop a Personal Learning Plan. A Compendium of broad learning activities has been established from which employees and managers can select activities that will address an employee's learning objectives. All employees have been offered the opportunity to have a Personal Learning Plan. By August 2004 over 80% of STC employees who had completed their Employee Performance Review Form had discussed learning with their immediate supervisor and over 70% had finalized a Personal Learning Plan or were in the process of finalizing one. For a variety of reasons not every individual will choose to have a Personal Learning Plan, thus attaining 100% is not feasible. The Learning Framework that is now in place will serve as a benchmark for qualitative and quantitative evaluation that will be used to guide future strategic decisions.

ANALYSIS OF NEW OFFICIAL LANGUAGES POLICIES PURSUANT TO NEW POLICIES

Statistics Canada is viewed as a best practice Agency in terms of providing language training. When the new Treasury Board Policies on Official Languages came into effect on April 1, 2004, and required all bilingual positions in the Public Service to be staffed imperatively, the Agency conducted a review and adopted a practical and gradual, yet innovative multi-year Official Languages strategy that would gradually implement imperative staffing over a period of three years. This enabled employees to acquire skills they will need for their career development. The review identified that there already was a backlog of employee awaiting full-time language training. The Agency designed and instituted a highly effective on-site full-time language training program entitled Programme Accéléré which supplemented the already established program of part-time language training for employees.

Table 13: Legislated Requirements for Statistics Canada

In addition to the Statistics Act, the following federal acts give the Chief Statistician or Statistics Canada responsibility for the collection or provision of specific information:

<i>Alberta Natural Resources Act</i>	1930, c.3, as amended
<i>Bank Act</i>	R.S.C., 1991, c. B-1
<i>Canada Council for the Arts Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-2
<i>Canada Elections Act</i>	S.C., 2000, c. 9
<i>Canada Pension Plan Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-8
<i>Canada Pension Plan Investment Board Act</i>	1997, c. 40
<i>Canada Student Financial Assistance Act</i>	1994, c. 28
<i>Canada Student Loans Act</i>	R.S.C., 1985, c. S-23
<i>Canada Transportation Act</i>	1996, c. 10, as amended
<i>Children of Deceased Veterans Education Assistance Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-28
<i>Competition Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-34
<i>Constitution Act</i>	1867
<i>Constitutional Amendments</i>	1996, c. 1, as amended
<i>Corporations Returns Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-43, as amended
<i>Customs Act</i>	R.S.C., 1985, c. 1
<i>Department of Health Act</i>	1996, c. 8
<i>Electoral Boundaries Readjustment Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-3, as amended
<i>Electoral Boundaries Readjustment Suspension Act</i>	1994, c. 19
<i>Employment Insurance Act</i>	1996, c. 23, as amended
<i>Energy Efficiency Act</i>	1992, c. 36, as amended
<i>Energy Monitoring Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-8, as amended
<i>Excise Tax Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-15, as amended
<i>Federal-Provincial Fiscal Arrangements and Federal Act</i>	R.S.C., 1985, c. F-8, as amended
<i>Governor General's Act</i>	R.S.C., 1985, c. G-9, as amended
<i>Income Tax Act</i>	R.S.C., 1985, c. 1, as amended
<i>Industrial and Regional Development Act</i>	R.S.C., 1985, c. I-8, as amended
<i>Judges Act</i>	R.S.C., 1985, c. J-1, as amended
<i>Marine Liability Act</i>	2001, c. 6, as amended
<i>Northern Pipeline Act</i>	R.S.C., 1985, c. N-26, as amended
<i>Old Age Security Act</i>	R.S.C., 1985, c. O-9, as amended
<i>Patent Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-4, as amended
<i>Payments in Lieu of Taxes Act</i>	R.S.C., 1985, c. M-13, as amended
<i>Pension Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-6, as amended
<i>Pension Benefits Standards Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-7, as amended
<i>Provincial Subsidies Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-26, as amended
<i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	R.S.C., 1985, c. R-4, as amended
<i>Representation Act</i>	R.S.C., 1986, c. 8
<i>Salaries Act</i>	R.S.C., 1985, c. S-3, as amended
<i>Supplementary Retirement Benefits Act</i>	R.S.C., 1985, c. S-24, as amended
<i>Telecommunications Act</i>	1993, c. 38, as amended
<i>War Veterans Allowance Act</i>	R.S.C., 1985, c. W-3, as amended

Tableau 13 : Mandat législatif pour Statistique Canada

Voici une liste de lois fédérales qui, au même titre que la Loi sur la statistique, accordent au statisticien chef ou à Statistique Canada la responsabilité de la collecte ou de la diffusion de données particulières :

Loi canadienne sur les prêts aux étudiants	L.R.C., 1985, ch. S-23
Loi constitutionnelle	1867
Loi de l'impôt sur le revenu	L.R.C., 1985, ch. 1, telle que modifiée
Loi des ressources naturelles de l'Alberta	1930, ch. 3, telle que modifiée
Loi électorale du Canada	2000, ch. 9
Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants	1994, ch. 28
Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés	L.R.C., 1985, ch. C-28
Loi sur l'assurance-emploi	1996, ch. 23, telle que modifiée
Loi sur l'efficacité énergétique	1992, ch. 36, telle que modifiée
Loi sur l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada	1997, ch. 40
Loi sur la concurrence	L.R.C., 1985, ch. C-34
Loi sur la représentation	L.R.C., 1986, ch. 8
Loi sur la responsabilité en matière maritime	2001, ch. 6, telle que modifiée
Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales	L.R.C., 1985, ch. E-3, telle que modifiée
Loi sur la sécurité de la vieillesse	L.R.C., 1985, ch. O-9, telle que modifiée
Loi sur la surveillance du secteur énergétique	L.R.C., 1985, ch. E-8, telle que modifiée
Loi sur la suspension de la révision des limites des circonscriptions électorales	1994, ch. 19
Loi sur la taxe d'accise	L.R.C., 1985, ch. H-15, telle que modifiée
Loi sur le Conseil des Arts du Canada	L.R.C., 1985, ch. C-2
Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer	L.R.C., 1985, ch. R-4, telle que modifiée
Loi sur le développement industriel et régional	L.R.C., 1985, ch. I-8, telle que modifiée
Loi sur le gouvernement général	L.R.C., 1985, ch. G-9, telle que modifiée
Loi sur le Ministère de la Santé	1996, ch. 8
Loi sur le pipe-line du Nord	L.R.C., 1985, ch. N-26, telle que modifiée
Loi sur le Régime de pensions du Canada	L.R.C., 1985, ch. C-8
Loi sur les allocations aux anciens combattants	L.R.C., 1985, ch. W-3, telle que modifiée
Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces	L.R.C., 1985, ch. F-8, telle que modifiée
Loi sur les banques	L.R.C., 1991, ch. B-1
Loi sur les brevets	L.R.C., 1985, ch. P-4, telle que modifiée
Loi sur les déclarations des personnes morales	L.R.C., 1985, ch. C-43, telle que modifiée
Loi sur les douanes	L.R.C., 1985, ch. 1
Loi sur les juges	L.R.C., 1985, ch. J-1, telle que modifiée
Loi sur les normes de prestations de pension	L.R.C., 1985, ch. P-7, telle que modifiée
Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts	L.R.C., 1985, ch. M-13, telle que modifiée
Loi sur les pensions	L.R.C., 1985, ch. P-6, telle que modifiée
Loi sur les prestations de retraite supplémentaires	L.R.C., 1985, ch. S-24, telle que modifiée
Loi sur les subventions aux provinces	L.R.C., 1985, ch. P-26, telle que modifiée
Loi sur les télécommunications	L.R.C., 1985, ch. P-26, telle que modifiée
Loi sur les traitements	1993, ch. 38, telle que modifiée
Loi sur les transports au Canada	L.R.C., 1985, ch. S-3, telle que modifiée
Révisions de la Constitution	1996, ch. 1, telles que modifiées

emploi. Le cadre des programmes de gestion du rendement a été établi. Il comprendra des politiques et des lignes directrices, des outils de soutien et une formation en gestion du rendement.

- Formation
- Pour appuyer les nombreux changements adoptés en vue de moderniser les ressources humaines et le nouveau cadre de responsabilisation des ressources humaines, Statistique Canada a entrepris un examen complet de la gestion et de la formation des ressources humaines afin d'assurer la mise en œuvre efficace de ces initiatives.

PLANS D'APPRENTISSAGE PERSONNALISÉS

En février 2004, après l'adoption de la Politique pour l'apprentissage continu dans la fonction publique qui met de l'avant le concept d'apprentissage continu des employés, Statistique Canada a élaboré un cadre d'apprentissage continu et mis en place plusieurs mécanismes pour favoriser l'apprentissage au sein de l'organisme. Ces mécanismes comprennent un réseau de champions divisionnaires de l'apprentissage désignés pour analyser les besoins d'apprentissage de leur propre division, établir un plan d'apprentissage divisionnaire et orienter les activités d'apprentissage dans leur division, ainsi qu'une « trousse d'outils » en vue d'aider les superviseurs et les employés à élaborer un plan d'apprentissage personnel. Un recueil d'activités d'apprentissage générales a été créé pour permettre aux employés et aux cadres de choisir des activités leur permettant d'atteindre leurs objectifs d'apprentissage. La possibilité d'avoir un plan d'apprentissage personnel a été offerte à tous les employés. En août 2004, plus de 80 % des employés de Statistique Canada qui avaient rempli le formulaire d'examen du rendement de l'employé avaient discuté de possibilités d'apprentissage avec leur superviseur immédiat et plus de 70 % avaient présenté sous sa forme définitive un plan d'apprentissage personnel ou étaient sur le point de le faire. Pour diverses raisons, les employés n'ont pas tous opté pour un plan d'apprentissage personnel, si bien qu'il est impossible d'atteindre un taux de 100 %. Le cadre d'apprentissage qui est en place aujourd'hui servira de point de repère pour l'évaluation qualitative et quantitative destinée à orienter les futures décisions stratégiques.

ANALYSE DES NOUVELLES POLITIQUES EN MATIÈRE DE LANGUES OFFICIELLES ADOPTÉES EN CONFORMITÉ AVEC LES NOUVELLES POLITIQUES

Statistique Canada est considérée comme un organisme exemplaire en matière de formation linguistique. Lorsque sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2004 les nouvelles politiques sur les langues officielles du Conseil du Trésor exigeant que tous les postes bilingues de la fonction publique soient pourvus de façon impérative, l'organisme a procédé à un examen et a adopté une stratégie en matière de langues officielles impérative des postes sur une période de trois ans. Cela a permis aux employés d'acquiescer les compétences indispensables au déroulement de leur carrière. L'examen a révélé qu'il existait déjà un arrière d'employés attendant de recevoir une formation linguistique à temps plein. L'organisme a conçu et mis en place un programme de formation linguistique à temps plein sur place d'une grande efficacité, qui s'intitule Programme de formation accélérée et qui complète le programme déjà établi de formation linguistique à temps partiel offert aux employés.

Initiatives en matière de gestion

MISE EN APPLICATION DE LA LOI SUR LA MODERNISATION DE LA FONCTION PUBLIQUE

Statistique Canada a profité de la nouvelle *Loi sur la modernisation de la fonction publique* pour tirer parti des marges de manœuvre qu'offre cette dernière et enrichir sa stratégie de gestion des ressources humaines. Cette stratégie vise à recruter les meilleurs employés possible et à fournir des occasions d'apprentissage et de perfectionnement professionnel dans un milieu de travail constructif qui encourage le parcours de carrière et assure des ressources humaines durables.

Afin de bien saisir les possibilités offertes par la loi, Statistique Canada a entrepris une analyse de la conjoncture et une analyse des répercussions. L'organisme a établi une structure de projet et créé un comité consultatif de la modernisation des ressources humaines présidé par un cadre supérieur désigné pour piloter les changements. Il a aussi formé des groupes de travail au sein desquels sont représentés tous les intervenants, les syndicats et les cadres en vue de déterminer quels sont les changements requis, et il a mis en place une infrastructure de soutien.

- **Mode extrajudiciaire de règlement des différends**
Statistique Canada a lancé un projet de codéveloppement avec le syndicat local et établi un Système de gestion informelle des conflits (SGIC). L'infrastructure de ce système est maintenant opérationnelle et dotée d'un agent principal du SGIC agissant à titre de champion et de surveillant, et d'un coordonnateur du SGIC pour fournir les services. Ces services ont été introduits d'une façon qui renforce l'engagement de Statistique Canada à créer un milieu de travail sain et sont offerts dans les mêmes locaux que les services de bien-être existants de l'organisme.

- **Planification des ressources humaines**
Statistique Canada a entrepris un examen approfondi de son processus intégré de planification des activités et des ressources humaines en place depuis longtemps, afin de valider le processus de planification et de cerner les domaines susceptibles d'être renforcés. Plusieurs améliorations ont maintenant été apportées à ce processus, y compris le premier plan stratégique *officiel* concernant les ressources humaines à Statistique Canada.

- **Dotation en personnel**
Pour tirer parti des marges de manœuvre qu'offre la nouvelle *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, Statistique Canada a lancé un vaste processus de consultation auprès des cadres, des syndicats et des employés avant d'entreprendre l'élaboration des politiques clés de dotation en personnel. Les projets novateurs entrepris comprennent, entre autres, la création d'une stratégie concernant les groupes non classés et un plan détaillé pour la formation des spécialistes en ressources humaines, des cadres, des représentants syndicaux et des employés.

- **Gestion du rendement**
Les révisions législatives et les nouvelles autorités en matière de gestion du rendement ont donné à Statistique Canada l'occasion de déceler des moyens d'améliorer la gestion du rendement au sein de l'organisme. Le but est d'appuyer la collectivité de Statistique Canada, de renforcer le rendement positif et d'aider les cadres et les employés à résoudre les questions difficiles qui se posent lorsque les employés n'accomplissent pas de façon adéquate la gamme complète des tâches que comporte leur

- Le module *Ressources éducatives* (www.statcan.ca/francais/edu/index_f.htm) fournit une vaste gamme de renseignements et d'outils destinés à appuyer les activités d'enseignement et les projets de recherche des élèves des écoles secondaires. Outre des données statistiques, ce module offre des plans de leçon et des trousseaux de l'enseignant qui sont des compléments au Programme de soutien à l'éducation de l'organisme. *E-STAT*, qui est l'outil d'apprentissage interactif de Statistique Canada destiné aux élèves, est maintenant lié à une application cartographique interactive.
- La fonction *Recherche* du site Web a été améliorée afin d'y inclure la catégorisation des résultats de recherche.

Le module *Recensement du Canada de 2006* (www12.statcan.ca/francais/census06/index.cfm) a été lancé en 2004 afin de fournir des données provisoires sur l'état d'avancement des activités menant au Recensement de 2006.

Le module *Salle des médias* (www42.statcan.ca/smr/r000/rl.htm) a été créé à l'intention des journalistes.

Le module *Le Canada en statistiques* (www40.statcan.ca/z01/cso001/rl.htm) a été remanié et comprend des données du recensement sur toutes les collectivités (les villes, les villages, les réserves et établissements indiens), les comités ou leurs équivalents et les régions métropolitaines de recensement au Canada. Les profils contiennent aussi de l'information sur la santé dans les diverses régions socio-sanitaires du pays. Pour le Recensement de 2001, Statistique Canada a étendu les profils de près de 50 % et offert une fonction cartographique. Les tableaux sont conçus pour une visualisation à l'écran et sont mis à jour quotidiennement de façon dynamique à 8 h 30, au moment où de nouvelles données sont diffusées dans *Le Quotidien*. La plupart des visiteurs du site trouvent l'information qu'ils recherchent dans le module *Le Canada en statistiques*.

Voici les principales améliorations apportées aux produits et services de l'organisme au cours de l'année dernière :

En tant que principal moyen de fournir de l'information aux utilisateurs de données, le site Web www.statcan.ca permet à Statistique Canada de desservir un nombre plus élevé que jamais de Canadiens. Le nombre moyen de visites quotidiennes est supérieur à 50 000, et plus de 15 millions de visiteurs ont été dénombrés en 2004-2005. Le site a été amélioré à la suite de recherches portant sur les divers groupes d'utilisateurs et sur leur satisfaction à l'égard du contenu et des fonctions de celui-ci.

Nouveaux produits et services sur le site Web

Récemment, Statistique Canada a fait réaliser en sous-traitance un sondage national auprès des Canadiens en vue d'évaluer leur connaissance de l'organisme et leurs perceptions à son égard. De façon générale, les Canadiens sont bien au courant du rôle et des activités de Statistique Canada et ont une opinion très positive quant à la pertinence et à la valeur de ses données, ainsi qu'à la participation individuelle aux enquêtes. Le sondage a également révélé un intérêt persistant pour la participation aux enquêtes à l'aide de l'option de réponse électronique, particulièrement parmi certains segments de la population.

Étant donné que de plus en plus de Canadiens utilisent Internet pour accéder aux services gouvernementaux et pour participer aux consultations auprès des ministères et organismes fédéraux, Statistique Canada s'attend à ce que les consultations avec ses intervenants se fassent de plus en plus fréquemment en ligne, à condition que les consultations effectuées par voie électronique puissent être largement accessibles et qu'elles soient représentatives des communautés d'intérêts.

Mécanismes permanents de rétroaction des clients mettent l'accent sur la portée, la valeur et la pertinence des données de Statistique Canada et sur la façon dont ces données sont recueillies et publiées.

Rapport d'étape sur l'Initiative d'amélioration des services

Statistique Canada continue d'appuyer activement l'Initiative d'amélioration des services (IAS) et sa philosophie de gestion, et ses pratiques de fonctionnement témoignent depuis longtemps de l'importance accordée aux normes de service à la clientèle ainsi qu'à la recherche à cet égard. L'organisme a mis à profit son expertise en matière d'enquêtes dans la recherche et le développement de l'Outil de mesures communes (OMC) de l'IAS. Les divisions qui offrent des services à la clientèle doivent procéder à des recherches sur la satisfaction des clients dans le cadre de leurs examens réguliers des programmes. Les activités de recherche axées sur le client liées à Internet que mène Statistique Canada font l'objet de rapports dans le plan directeur de Gouvernement en direct. La recherche axée sur la rétroaction des clients constitue un élément clé des activités d'enquête et de collecte, étant donné que les relations avec les répondants aux enquêtes sont un déterminant essentiel de la qualité des données. Puisqu'un nombre croissant d'enquêtes de Statistique Canada comportent une option de collecte électronique, les activités de recherche axées sur la rétroaction ont aussi augmenté. Les activités de recherche menées antérieurement comprennent la recherche concernant les attentes et les préoccupations possibles des répondants, l'essai préliminaire des prototypes d'enquête, la rétroaction recueillie par les services d'aide aux clients, ainsi que la recherche sur la satisfaction effectuée après le déploiement d'une enquête.

Internet est devenu le principal circuit de distribution de données et d'information utilisé par Statistique Canada. Des normes concernant la qualité des données sont appliquées à toutes les données publiées électroniquement. Les normes de service sont affichées publiquement et leur application est surveillée de près par l'organisme, y compris la mesure du fardeau de réponse au moment de la collecte des données d'enquête. Chaque année, Statistique Canada effectue un sondage complet sur les services à la clientèle auprès des utilisateurs et des clients sur Internet, afin de mesurer les intérêts, les attentes et le degré de satisfaction selon des principes qui sont aussi pris en compte dans l'OMC. L'organisme a multiplié les essais de convivialité des produits et des services. Récemment, une recherche sur Internet a abouti à un remaniement important du site Internet de Statistique Canada. Les Canadiens qui ont besoin de données de Statistique Canada sont desservis par un grand nombre de secteurs de programme et de groupes de services centralisés. Étant donné le nombre et la diversité des produits, des services et des modes de prestation de ces services, les méthodes utilisées par Statistique Canada pour déterminer la satisfaction de la clientèle sont assez diversifiées. Bien que cette diversité empêche d'obtenir des mesures agréées de la satisfaction de la clientèle, les différentes activités de recherche comportent toutes des aspects communs, comme les perceptions quant à la qualité des données, leur actualité et la facilité d'accès, la satisfaction générale et les recommandations. Comme Statistique Canada réalise des enquêtes sur la satisfaction des clients depuis longtemps, les secteurs de programme peuvent maintenant analyser longitudinalement leurs progrès.

Les relations avec les intervenants comprennent des consultations permanentes auprès de divers groupes et organismes pour lesquels les opérations d'enquête et les activités de diffusion de données de Statistique Canada présentent une importance ou un intérêt particulier. Ces consultations englobent l'Initiative en recherche sur les politiques, le Conseil national de la statistique, 13 comités consultatifs permanents et 6 comités spécialisés, un conseil consultatif fédéral-provincial de la politique statistique et des programmes exhaustifs de consultation auprès d'une gamme variée de collectivités afin de planifier le contenu du recensement et les produits. Récemment, le processus de consultation relatif au contenu du Recensement de 2006 a bénéficié d'un niveau élevé de participation d'intervenants clés et d'utilisateurs de données. Des

DÉCLARATION ÉLECTRONIQUE DES DONNÉES

En 2004-2005, le projet de déclaration électronique des données (DED) en était à la quatrième année de financement par l'initiative (gouvernement en direct. L'objectif du projet était de développer des outils et une infrastructure afin de donner aux répondants aux enquêtes de Statistique Canada la capacité de remplir leur questionnaire par voie électronique.

À l'heure actuelle, plus de 70 000 répondants à 47 enquêtes se sont vu offrir l'option de remplir leur questionnaire électroniquement. Les taux de participation sont demeurés stables l'année dernière. Environ 10 % des répondants aux enquêtes annuelles et 40 % des répondants aux enquêtes infra-annuelles à qui l'on a offert l'option de DED ont choisi cette méthode de déclaration. L'année dernière, dans le cadre du projet de la DED, on a réalisé une étude de marché afin de déterminer comment on pourrait améliorer les taux de participation. Les commentaires recueillis durant cette étude orienteront les travaux de développement qui seront entrepris durant l'année à venir en vue de rendre les outils et l'infrastructure plus solides et conviviaux. Certaines améliorations déjà apportées incluent la possibilité de répondre de façon sécuritaire au questionnaire de l'enquête en plusieurs séances.

L'un des succès les plus récents du projet de la DED a été le développement d'une application Internet en vue de recueillir des données sur les émissions de gaz à effet de serre auprès de grands émetteurs finaux. Parmi les 321 répondants, 98 % ont utilisé l'outil de déclaration Internet pour transmettre leur information à Statistique Canada, à l'environnement Canada et au gouvernement de l'Alberta au moyen d'un guichet unique.

Dans le passé, Statistique Canada utilisait une grande quantité de questionnaires imprimés ou électroniques comme source d'information sur les entreprises. L'échange électronique de données permet de s'écarter du concept de questionnaire grâce à l'utilisation d'outils servant à extraire automatiquement l'information dans la base de données d'un répondant. L'innovation dans ce domaine pourrait alléger considérablement le fardeau de réponse, en particulier pour les grandes entreprises.

SECTION IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Poursuite des efforts en vue de réduire le fardeau de réponse

UTILISATION DE DONNÉES ADMINISTRATIVES

Au cours des dernières années, Statistique Canada a mis progressivement en œuvre un programme visant à utiliser les sources de données administratives afin d'éliminer un grand nombre de petites entreprises de son programme d'enquête. Les principaux éléments de cette initiative d'utilisation de données fiscales se sont concrétisés en 2004. Les efforts se poursuivent en vue de continuer d'alléger le fardeau de réponse imposé aux entreprises, mais les effets futurs seront vraisemblablement plus modestes.

L'expansion annuelle de l'économie canadienne et du nombre d'entreprises rend nécessaire l'accroissement des échantillons des enquêtes afin de maintenir les niveaux de qualité des données. Ces dernières années, Statistique Canada a pris des mesures pour atténuer cet accroissement grâce à l'utilisation accrue des données administratives. Alors que le nombre absolu d'heures que représente le fardeau de réponse a diminué de 22 % depuis 1991, au cours de la même période, le fardeau moyen imposé à chaque entreprise canadienne a été allégé de 39 %. Le graphique qui suit, dans lequel on voit le nombre total indexé d'heures que représente le fardeau de réponse divisé par le nombre total estimé d'entreprises canadiennes, illustre ces changements.

Figure 3 : Indice du fardeau de réponse moyen en nombre d'heures par entreprise canadienne

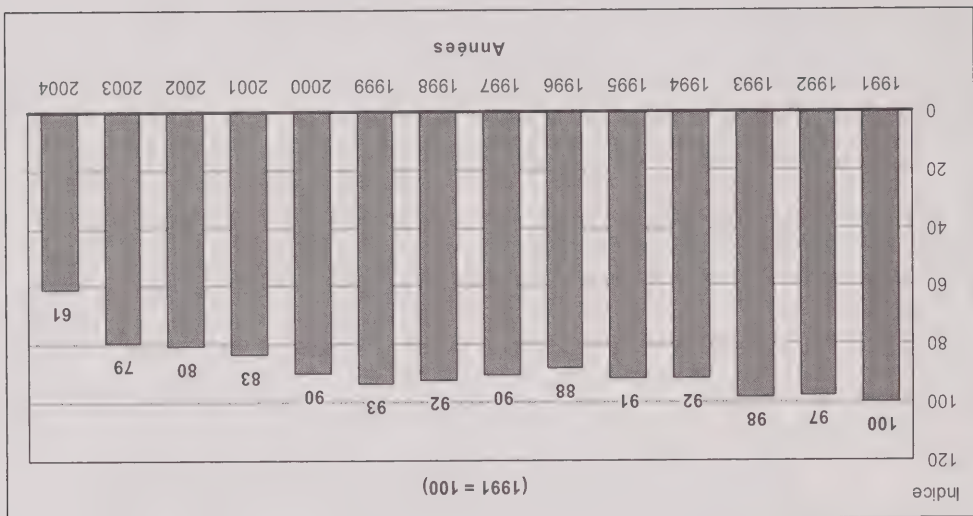


Tableau 12: Tarification externe

2004-2005											
Activité à recouvrement 1 des coûts	Type de coût	Pouvoir d'établissement en des coûts	Date de la dernière modification	Revenu prévu (en milliers de dollars)	Revenu réel (en milliers de dollars)	Coût total (en milliers de dollars)	Norme de service	Résultats liés au rendement	Années de planification		
				Exercice	Revenu prévu (en milliers de dollars)	Coût total estimatif (en milliers de dollars)					
Publications de Statistique Canada	Autres biens et services – coût d'un produit postmanu-script	Pouvoir du ministre de conclure des marchés	Avril 1996	1 260,0 \$	1 376,8 \$	1 376,8 \$	Chaque abonnement ou numéro se vend à prix fixe.	Continuer de répondre aux besoins en information des clients au moyen de ventes d'exemplaires imprimés et de plus en plus de documents électroniques.	2005-06	1 255,0 \$	1 255,0 \$
									2006-07	1 235,0 \$	1 235,0 \$
									2007-08	1 175,0 \$	1 175,0 \$
CANSIM	Autres biens et services – coût d'accès	Pouvoir du ministre de conclure des marchés	Septembre 2001	1 030,0 \$	995,3 \$	995,3 \$	Contrats spécifiques pour les distributeurs, comportant des prix et des options fixes. L'accès à Internet est aussi à prix fixe.	Aucun distributeur n'a mis fin aux contrats en raison du prix. Les ventes par Internet continuent d'augmenter.	2005-06	1 040,0 \$	1 040,0 \$
									2006-07	1 050,0 \$	1 050,0 \$
									2007-08	1 060,0 \$	1 060,0 \$
Services statistiques spéciaux	Autres biens et services – coût pour le service	Pouvoir du ministre de conclure des marchés	Juillet 1997	49 037,0 \$	20 155,2 \$	20 155,2 \$	Chaque contrat comprend ses propres spécifications et produits livrables.	Les dates de tous les produits livrables ont été respectées et les contrats ont été payés en entier.	2005-06	43 354,0 \$	43 354,0 \$
									2006-07	30 674,0 \$	30 674,0 \$
									2007-08	30 674,0 \$	30 674,0 \$
				Total 51 327,0 \$	Total 22 527,3 \$	Total 22 527,3 \$			Sub-total:	45 649,0 \$	45 649,0 \$
									Sub-total:	32 959,0 \$	32 959,0 \$
									Sub-total:	32 909,0 \$	32 909,0 \$

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, l'organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Ces normes, qui sont publiées dans le site Web (http://www.statcan.ca/francais/about_service_f.htm) et en version imprimée, engagent l'organisme à respecter les six catégories suivantes : la qualité, l'accessibilité, la promptitude, le coût, la fiabilité et le mécanisme de redressement.

Tableau 10: Coût net pour le ministère (en millions de dollars)

2004-2005	
Dépenses réelles	462,8
<i>Plus: Services reçus à titre gracieux</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	32,7
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	30,7
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	0,2
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	0,0
	63,6
<i>Moins: Revenus non disponibles</i>	0,8
Coût net pour le ministère en 2004-2005	525,6

Tableau 11: Sources des revenus disponibles et des revenus non disponibles (en millions de dollars)

Revenus disponibles					
Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses réelles 2003-2004	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Statistique économique et sociale					
Services statistiques spéciaux	98,2	87,3	117,1	117,1	70,0
Statistique du recensement					
Services statistiques spéciaux	12,1	16,3	12,9	12,9	13,6
Total des revenus disponibles	110,3	103,6	130,0	130,0	83,6

Revenus non disponibles						
Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses 2003-2004	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	Statistique économique et sociale
						Services statistiques spéciaux
0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	Statistique du recensement
						Services statistiques spéciaux
0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	Total des revenus non disponibles

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
	Dépenses de fonctionnement	346,0	364,1	405,6	393,1
	Subventions et contributions	0,6	0,6	0,6	0,6
	Contributions aux avantages sociaux des employés	68,5	70,0	69,1	69,1
	Total	415,1	434,6	475,2	462,8

2004-2005

Tableau 9: Postes votés et législatifs (en millions de dollars)

2004-2005									
Secteur d'activités (SA)	Budgetaire					Plus: Non- budgetaire	Total		
	Fonction- nement	Immobili- sations	Subventions et contri- butions	Total: Dépenses budgetaires brutes	Moins : Revenus disponibles				
Statistique économique et sociale									
	473,2	0	0,6	474,3	117,1	357,2	357,2		
Budget principal									
Dépenses prévues	493,1	0	0,6	493,7	117,1	376,6	376,6		
Total des autorisations	525,1	0	0,6	525,7	117,1	408,6	408,6		
Dépenses réelles	466,8	0	0,6	467,4	70,0	397,4	397,4		
Statistique du recensement									
Budget principal	70,8	0	0	70,8	12,9	57,9	57,9		
Dépenses prévues	70,9	0	0	70,9	12,9	58,0	58,0		
Total de autorisations	79,5	0	0	79,5	12,9	66,6	66,6		
Dépenses réelles	79,0	0	0	79,0	13,6	65,4	65,4		

2004-2005

Tableau 8: Utilisation des ressources par secteur d'activités (en millions de dollars)

Section III: Rendement financier

Les tableaux financiers suivants figurent dans le présent rapport:

Renseignements sommaires	p. 6
Besoins en ressources par secteur de programme et secteur d'activité	Tableau 1
	p. 8
Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles	Tableau 7
	p. 55
Utilisation des ressources par secteur d'activité	Tableau 8
	p. 56
Postes votés et législatifs	Tableau 9
	p. 56
Coût net pour le ministère	Tableau 10
	p. 57
Sources des revenus disponibles et des revenus non disponibles	Tableau 11
	p. 57
Tarification externe	Tableau 12
	p. 58

Tableau 7: Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles (équivalents temps plein compris) (en millions de dollars)

	2002-2003 Dépenses réelles	2003-2004 Dépenses réelles	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	2004-2005	
Statistique économique et sociale	361,4	361,6	357,2	376,6	408,6	397,4		
Statistique du recensement	61,3	66,5	57,9	58,0	66,6	65,4		
Total	422,7	428,1	415,1	434,6	475,2	462,8		
Total	422,7	428,1	415,1	434,6	475,2	462,8		
Moins: revenus non disponibles	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8		
Plus: coût des services reçus à titre gracieux	48,4	50,5	50,2	50,2	63,7	63,6		
Coût net pour le ministère	470,3	477,8	464,5	484,0	538,1	525,6		
Équivalents temps plein	5 964	5 648	5 118	5 188	5 200	5 436		

CERTAINES INITIATIVES VISANT À AMÉLIORER LA COHÉRENCE

• Nouveau Système de classification des produits de l'Amérique du Nord (SCPAN)

Durant l'exercice 2004-2005, Statistique Canada a terminé le développement du Système de classification des produits de l'Amérique du Nord. Cette nouvelle classification harmonisée a été élaborée collectivement par le Canada, le Mexique et les États-Unis afin d'améliorer la cohérence et la comparabilité internationale de leurs statistiques nationales respectives sur les produits. Les listes de produits ont été parachevées pour les biens et les services, pour pratiquement tous les secteurs du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord. Les trois pays en sont également arrivés à une entente en ce qui concerne la structure de l'agrégation fondée sur la demande pour cette nouvelle classification. L'enquête annuelle des manufactures et certaines enquêtes couvrant les industries de services appliquent déjà le SCPAN dans leurs questionnaires. La mise en application générale du SCPAN dans tous les programmes statistiques doit débuter en 2007.

• Révisions du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)

Le Canada, le Mexique et les États-Unis ont finalisé les révisions de la version 2007 du SCIAN. D'importants changements ont eu lieu dans le domaine des services de télécommunication et Internet. Ces révisions tiennent compte des révisions concurrentes apportées en Europe à la Nomenclature générale des activités économiques dans les communautés européennes et par les Nations Unies à la Classification internationale type, par industrie. Grâce aux efforts concertés des responsables de ces classifications, les modifications apportées à chacune d'entre elles ont nettement amélioré leur concordance.

• Nouvelle Classification des programmes d'enseignement (CPE Canada 2000)

Statistique Canada a diffusé la première version canadienne de la Classification des programmes d'enseignement (www.statcan.ca/framcais/concepts/definitions/education/09_f.htm), qui fournit la gamme complète des programmes d'enseignement au Canada. La CPE Canada 2000 est la culmination d'un effort de collaboration plurinational de Statistique Canada et du National Center for Education Statistics des États-Unis. Les deux programmes principaux qui produisent des données sur le domaine d'études — le Système d'information amélioré sur les étudiants et le Recensement de la population — ont adopté la CPE. Les données sur les effectifs universitaires ont été publiées pour la première fois en se basant sur la CPE Canada 2000 en juillet 2004; en outre, pour le Test du Recensement de la population réalisé en 2004, la variable du domaine d'études a été codée conformément à la CPE, en prévision de l'utilisation de cette dernière pour le Recensement de 2006.

• Nouvelle base de données en ligne pour le Projet de statistiques sur le transport en Amérique du Nord (PSTAN)

À mesure que s'est accrue l'intégration des économies du Canada, des États-Unis et du Mexique, la demande de données plus comparables pour les séries chronologiques importantes de données sur le transport concernant ces trois pays a aussi augmenté. La base de données du PSTAN, qui est une source en ligne unique d'information complète sur les activités de transport, a été lancée officiellement en septembre 2004. Disponible en français, en anglais et en espagnol, la base de données est le fruit d'une initiative tripartite représentant les organismes de transport et de statistique du Canada, des États-Unis et du Mexique.

Cohérence de l'information statistique

On entend par cohérence de l'information statistique le degré auquel cette dernière peut être compatible avec d'autres données statistiques à l'intérieur d'un vaste cadre analytique, et ce, au fil du temps. L'utilisation de concepts, de classifications et de populations cibles standards favorise la cohérence, tout comme l'utilisation de méthodes communes à l'ensemble des enquêtes. La cohérence ne signifie pas nécessairement une correspondance numérique complète.

UTILISATION DE SYSTÈMES DE CLASSIFICATION

Critère de rendement : Cohérence de l'information statistique

Utilisation de systèmes de classification

Le fait qu'on utilise des systèmes de classification type pour les enquêtes garantit la rigueur et l'uniformité entre ces dernières, ce qui permet qu'elles soient cohérentes les unes avec les autres. Le tableau qui suit fait état de l'utilisation de divers systèmes de classification type pour certains grands programmes menés par Statistique Canada.

Tableau 6 : Utilisation de systèmes de classification type pour certains programmes

Programme principal	Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)	Classification type des biens ou Système harmonisé (CTB ou SH)	Classification nationale des professions pour statistiques (CNP-S)	Classification géographique type (CGT)
Enquête sur la population active	✓	s.o.	✓	✓
Indice des prix à la consommation ¹	s.o.	s.o.	s.o.	✓
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	✓	s.o.	s.o.	✓
Commerce international	✓	✓	s.o.	✓
Enquêtes mensuelles sur le commerce de gros et le commerce de détail	✓	s.o.	s.o.	✓
Produit intérieur brut mensuel et trimestriel	✓	✓	s.o.	s.o.
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail	✓	s.o.	s.o.	✓
Enquête financière trimestrielle	✓	s.o.	s.o.	s.o.
Indice des prix des produits industriels	✓	✓	s.o.	✓

Notes :

✓ Indique que la classification est utilisée.

s.o. Indique que la classification ne s'applique pas (sans objet).

1. Étant donné la nature de l'enquête (établissement du prix du panier de biens), l'Indice des prix à la consommation utilise son propre système de classification pour les produits.

Possibilité d'interprétation des données statistiques

La possibilité d'interprétation des données statistiques renvoie à la disponibilité de renseignements additionnels nécessaires pour les interpréter et les utiliser correctement. Cette information supplémentaire, désignée par le terme « méta-information ou métadonnées », comprend habituellement les concepts sous-jacents, les variables et les classifications utilisées, les méthodes de collecte et de traitement de données, ainsi que des indications de l'exactitude des données statistiques. De plus, la possibilité d'interprétation des produits de l'organisme s'accroît lorsqu'on veille à ce que les diffusions officielles dans *Le Quotidien* exposent clairement les principaux résultats de la publication de façon à illustrer leur pertinence et à les rendre plus faciles à utiliser par les médias qui les publient.

DISPONIBILITÉ DE RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Critère de rendement : Possibilité d'interprétation des données statistiques
Disponibilité de renseignements additionnels pour interpréter et utiliser les données

La Politique visant à informer les utilisateurs sur la qualité des données et la méthodologie de Statistique Canada exige qu'une description des concepts et des méthodes utilisés pour la collecte et le dépouillement des données, de même que l'information sur l'exactitude des données, soient fournies pour l'ensemble de ses produits statistiques. Plus que le volume et l'ampleur des informations statistiques fournies en ligne augmentent, la Base de métadonnées intégrée (BMIDI) de Statistique Canada est le principal moyen de diffuser la méta-information et de satisfaire aux exigences de la politique.

La BMIDI est un dépôt central comprenant de l'information sur les variables, les questionnaires, les méthodes et les mesures de l'exactitude des données pour environ 600 enquêtes et programmes statistiques de l'organisme. En 2004-2005, une nouvelle version de la BMIDI a été diffusée sur le site Web de l'organisme. Pour chaque enregistrement de la BMIDI, il existe des liens directs à d'autres produits de l'organisme tels que *Le Quotidien* et les tableaux de CANSIM, des liens avec d'autres périodes de référence remontant jusqu'à novembre 2000, et un historique des modifications apportées au contenu ou à la méthodologie depuis novembre 2000. En outre, Statistique Canada continue d'augmenter le contenu de la BMIDI en mettant l'accent sur les définitions des variables et sur les classifications utilisées dans les programmes statistiques. La diffusion de cette information à l'intention du public par la voie de la BMIDI a débuté en mai 2005 et se poursuivra au cours de l'année. L'objectif est de diffuser l'information sur toutes les variables dans la BMIDI à mesure qu'elle est approuvée.

Les définitions, les sources de données et les méthodes utilisées pour l'ensemble des enquêtes de Statistique Canada peuvent être consultées en ligne à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/concepts/index_f.htm.

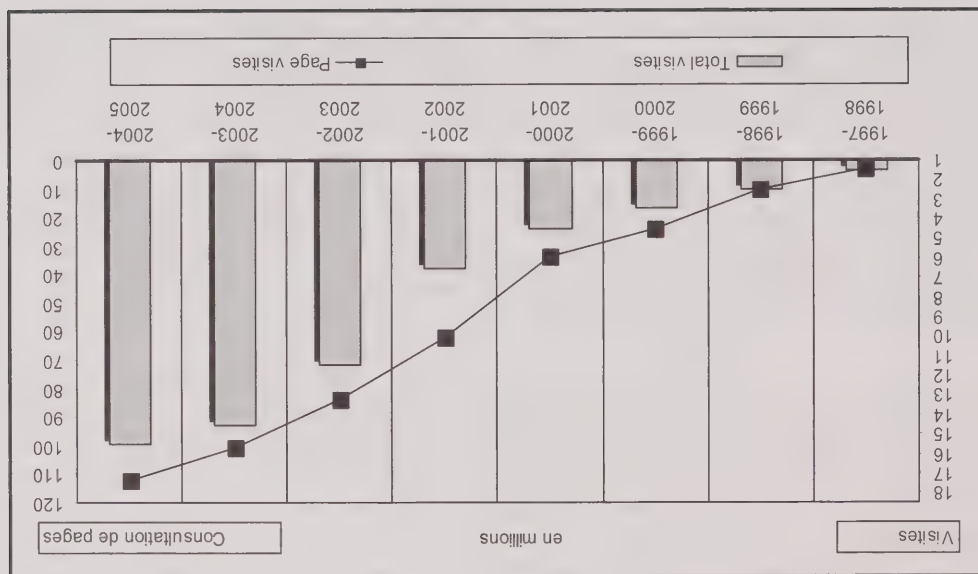


Figure 2 : Visites et consultations de pages de 1997 à 2005

Statistique Canada procède régulièrement à des études du site Web, y compris à l'analyse de l'achalandage, de l'information utilisée et de la facilité d'emploi de nouvelles fonctions, ainsi qu'à une étude annuelle en vue de recueillir les commentaires des utilisateurs finaux grâce à un sondage en ligne. Dans l'ensemble, la satisfaction à l'égard du site est demeurée assez constante au cours des quatre dernières années, un peu plus de 70 % des répondants déclarant être satisfaits ou très satisfaits de leur expérience globale sur le site. Les étudiants continuent d'être les utilisateurs les plus fréquents du site, les étudiants des collèges et des universités effectuant 41 % des visites sur le site. Des renseignements plus détaillés sur les mesures de l'achalandage et de la satisfaction à l'égard du site Web peuvent être obtenus en ligne à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/about/webeval_f.htm.

Le nombre total de visites et de pages visionnées sur le site Web de l'organisme n'a cessé d'augmenter depuis 1997, comme l'indique le tableau 7 qui suit.

Les efforts de marketing et de diffusion de Statistique Canada visent avant tout à rendre l'information produite plus accessible aux divers utilisateurs par la voie d'Internet et du Centre de contact national. De 2003-2004 à 2004-2005, le nombre de visites du site Web de l'organisme a augmenté de 7 % pour atteindre 15 millions, et le nombre de pages visionnées a augmenté de 10 % pour s'élever à 111 millions. Au cours de la même période, le nombre de demandes de renseignements reçues au moyen du service de demande téléphonique sans frais, des services de messagerie électronique et du service de courriel (*contactez-nous*) a augmenté de 20 % pour atteindre 367 000 demandes. Bien qu'il n'y ait eu aucune diffusion importante en 2004-2005, le module de diffusion des données du Recensement de la population de 2001 a continué de recevoir plus de 30 millions de consultations de pages, ce qui représente 25 % du total des pages visionnées sur le site Web de l'organisme.

Critère de rendement : Accessibilité à l'information statistique au moyen d'Internet *Visites et consultations de pages sur le site Web*

ACCÈS PAR INTERNET

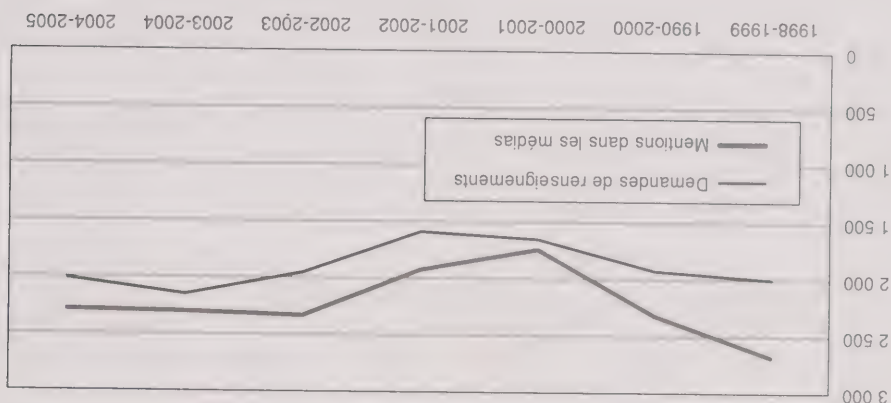


Figure 1 : Mentions dans les médias et demandes de renseignements provenant des médias

Le programme de surveillance des reportages des médias mis en place par Statistique Canada suit la couverture faite par 42 grands quotidiens ainsi que par 3 réseaux nationaux de radio et de télévision, de même que les demandes de renseignements faites par les journalistes au moyen de la Ligne info-médias. En 2004-2005, les médias ont fait, en moyenne, 170 mentions par mois et présent, en tout, 190 demandes de renseignements, preuve que les communiqués diffusés par l'organisme continuent de faire l'objet d'une couverture générale dans les médias. Les niveaux records de mentions dans les médias coïncident habituellement avec la diffusion des données du recensement.

Critère de rendement : Accessibilité à l'information statistique au moyen des médias *Demandes de renseignements et mentions faites par les médias*

ACCÈS PAR LES MÉDIAS

Accessibilité à l'information statistique

En tant qu'organisme statistique national, Statistique Canada comble les besoins en information d'une vaste gamme d'utilisateurs — les entreprises, les syndicats, les établissements universitaires, les médias, le grand public et tous les ordres de gouvernement. L'objectif global de l'organisme est de rendre accessible, dans une large mesure, ses données statistiques de façon à ce que les Canadiens soient bien informés sur les conditions sociales, économiques et générales dans lesquelles ils vivent. La plupart des utilisateurs d'information appartiennent à deux grandes catégories : la première comprend les utilisateurs qui obtiennent leur information statistique dans les médias ou qui consultent régulièrement le site Web (www.statcan.ca); ils constituent de loin le groupe le plus nombreux. L'organisme fait son possible pour offrir à ces derniers de l'information gratuite et conviviale. L'autre catégorie d'utilisateurs comprend les entreprises et les administrations publiques qui ont besoin d'un grand volume d'informations spécialisées. L'organisme facture cette information selon le principe du recouvrement des coûts. Enfin, il fournit aussi un point unique d'accès à ses produits et services par la voie d'un Centre de contact national auquel peuvent être adressées les demandes par téléphone et par courriel.

Le 31 mars 2005, Statistique Canada a fermé son réseau de huit centres de consultation statistique, qui fournissaient des services au comptoir aux membres du public. Comme une grande partie de la clientèle de ces centres étaient des étudiants qui utilisent maintenant le site Web, le nombre de visiteurs n'était plus que de quelques-uns par jour.

Le nombre de personnes qui utilisent les services de Statistique Canada continue d'augmenter en raison du passage à la recherche électronique, qui a permis de desservir un plus grand nombre de personnes que jamais. Les étudiants et les enseignants peuvent consulter l'information produite par Statistique Canada dans le module Ressources éducatives (www.statcan.ca/francais/edu/index_f.htm) sur le site Web. L'Initiative de démocratisation des données (www.statcan.ca/francais/DII/dii_f.htm) offre aux universitaires un moyen d'accès abordable et équitable aux données de l'organisme depuis que le programme a été lancé en 1996. Le programme des centres de données de recherche, qui fait partie d'une initiative collective de Statistique Canada, du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada et d'un groupe d'universités, a été mis en place pour renforcer la capacité de recherche sociale au Canada et soutenir les spécialistes de la recherche en matière de politiques. La Salle des médias (www42.statcan.ca/smr/r000_f.htm) a été créée récemment pour permettre aux journalistes d'avoir accès plus facilement aux produits et services offerts par l'organisme.

Les normes de service à la clientèle de Statistique Canada (www.statcan.ca/francais/about/service_f.htm) ainsi que l'information sur le rendement (http://www.statcan.ca/francais/about/webeval_f.htm) sont publiées sur le site Web, et le nom d'une personne-ressource de l'organisme est fourni à l'intention des clients qui ne sont pas satisfaits du service obtenu. Au fil des ans, le nombre de plaintes reçues a été minime. Le rapport d'étape sur l'Initiative d'amélioration des services présenté à la section IV contient des renseignements supplémentaires sur les initiatives d'amélioration des services de l'organisme.

Par accessibilité de l'information statistique, on entend la facilité avec laquelle cette information peut être obtenue. Elle est mesurée en fonction du nombre de demandes de renseignements et de mentions faites par les médias, ainsi que du nombre de visites et de pages visionnées sur le site Web.

Tableau 5 : Temps écoulé entre la période de référence et les dates de diffusion pour les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada

Programmes essentiels au mandat de Statistique Canada		Fréquence	Temps écoulé
Enquête sur la population active		Mensuelle	20 jours
Indice des prix à la consommation		Mensuelle	21 jours
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières		Mensuelle	45 jours
Commerce international		Mensuelle	42 jours
Commerce de gros et commerce de détail		Mensuelle	52 jours
Produit intérieur brut		Trimestrielle	61 jours
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (composante du revenu)		Mensuelle	57 jours
Relevé trimestriel des états financiers		Trimestrielle	58 jours
Indice des prix des produits industriels		Mensuelle	32 jours

Note :
1. Le temps écoulé est exprimé en jours civils et peut varier, par exemple, en fonction du nombre de jours ouvrables d'un mois donné.

Outre les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada mentionnés précédemment, le Programme unifié des statistiques sur les entreprises (PULSE) — une série d'enquêtes-entreprises annuelles — a connu des améliorations continues à l'actualité de ses diffusions. Pour l'année de référence 1998, 16 enquêtes du PULSE sur 18 qui étaient en cours à cette époque n'ont été diffusées que 18 mois après la fin de la période de référence. En ce qui concerne l'année de référence 2002, 40 enquêtes sur 41 ont été diffusées à l'intérieur des 17 mois suivant la fin de la période de référence. Parmi ces enquêtes, 6 ont été diffusées à l'intérieur des 15 mois suivants. Un an plus tard, pour ce qui est de l'année de référence 2003, 42 des 44 enquêtes du PULSE (95 %) ont été diffusées à l'intérieur des 17 mois suivant la fin de la période de référence. 39 enquêtes ayant été diffusées à l'intérieur des 15 mois suivants. On a diffusé deux enquêtes dans une même année. On prévoit poursuivre les efforts afin de réduire le temps de diffusion de l'ensemble des enquêtes-entreprises annuelles pour qu'il entre dans la période de 12 à 15 mois de l'année de référence.

Actualité de l'information statistique

L'actualité de l'information statistique représente le temps qui s'écoule entre la fin de la période de référence et le moment où cette information devient accessible au public. De façon générale, il s'agit d'un compromis entre l'actualité et l'exactitude des données. L'actualité d'une diffusion d'enquête est habituellement plutôt stable, et on apporte des changements sur une longue période. On apporte souvent les changements lorsque les enquêtes sont remaniées de façon importante.

L'actualité de l'information est clairement visible pour les utilisateurs et facile à déterminer. Le choix d'un objectif pour l'actualité est étroitement lié à la pertinence, puisque l'information peut ne pas être utile si elle n'est pas disponible à temps. Étant donné les objectifs visés pour l'actualité, deux mesures de rendement sont utiles. La première concerne l'existence de dates de diffusion annoncées à l'avance pour les séries régulières ainsi que le respect de ces dates. La deuxième tient aux améliorations de l'actualité qui ont été réalisées en fonction de la période de temps nécessaire pour diffuser l'information. Toutefois, cette mesure doit être envisagée concurremment avec d'autres facteurs, car les améliorations obtenues aux dépens de l'exactitude ou à un coût excessif peuvent ne pas constituer une amélioration du rendement global. Les clients ont toujours été en faveur du maintien des délais de diffusion, surtout si une actualité accrue risque d'entraîner des révisions statistiques plus étendues ou la réduction du niveau de détail. En outre, les utilisateurs accordent beaucoup d'importance à la prévisibilité des dates de diffusion.

CALENDRIER DE DIFFUSION DES DONNÉES

Critère de rendement : Actualité de l'information statistique
Calendrier de diffusion des principaux indicateurs économiques

Au début de chaque exercice, Statistique Canada publie sur son site Web les dates de diffusion des 29 principaux indicateurs économiques pour chaque mois de l'année à venir. Ces dates peuvent être obtenues à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/Release/index_f.htm.

En 2004-2005, Statistique Canada a publié en tout 305 communiqués traitant de ces 29 principaux indicateurs économiques, et tous les communiqués ont été diffusés à la date prévue. En outre, l'organisme a publié 975 autres communiqués pour lesquels aucune date de diffusion n'avait été préalable.

TEMPS ÉCOULÉ ENTRE LA PÉRIODE DE RÉFÉRENCE ET LA DATE DE DIFFUSION

Critère de rendement : Actualité de l'information statistique
Temps écoulé entre la période de référence et la date de diffusion pour les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada

Le temps écoulé entre la période de référence et la date de diffusion pour les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada est une mesure de l'actualité de l'information qui permet de vérifier la pertinence des statistiques sur le plan de la « fraîcheur » de l'information publiée. Le tableau 5 met en évidence l'actualité de l'information d'un ensemble choisi de grandes publications.

Tableau 4 : Révisions des programmes essentiels au mandat de Statistique Canada en 2002, 2003 et 2004

Programmes essentiels au mandat de Statistique Canada	Sujet	Fréquence	Taille moyenne de la révision			Etendue des révisions
			2002	2003	2004	2004
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	Livraisons	Mensuelle	0,30	0,38	0,37	-0,30 à 1,38
	Exportations	Mensuelle	0,44	0,43	0,35	-2,67 à 1,70
(Commerce international)	Importations	Mensuelle	0,24	0,30	1,10	-1,30 à 2,23
	Ventes en gros	Mensuelle	0,34	0,39	0,39	-0,17 à 0,79
Enquête mensuelle sur le commerce de gros	Ventes au détail	Mensuelle	0,12	0,17	0,23	0,04 à 0,47
	Produit intérieur brut (PIB)	Trimestrielle	0,08	0,07	0,06	0,00 à 0,11
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail	Emploi	Mensuelle	0,01	0,01	0,04	-0,31 à 0,57
	Recettes	Trimestrielle	0,20	0,23	0,25	0,15 à 0,46
Enquête financière trimestrielle	Index des prix d'exploitation	Mensuelle	0,18	0,21	0,46	-0,28 à 0,83
	Index des prix des produits industriels ¹					

Notes :

1. Le présent tableau omet les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada pour lesquels on ne corrige pas régulièrement les chiffres estimés (l'Enquête sur la population active et l'Index des prix à la consommation).
2. L'étendue des révisions pour les importations et les exportations était supérieure en 2004. Cela est surtout attribuable au fait que la volatilité accrue des prix de l'énergie rend les estimations provisoires utiles plus difficiles à produire.
3. Les ventes au détail ont été particulièrement fortes tout au long de l'année 2004, les ventes ayant progressé durant 10 mois sur 12. Par conséquent, les révisions mensuelles des ventes au détail étaient toujours à la hausse en 2004, étant donné que les estimations désaisonnalisées ont été à la hausse chaque mois.
4. Les révisions apportées sont plus importantes que par les années passées, principalement à cause du métal de première fusion et des produits fabriqués en métal. En janvier 2004, l'introduction d'une surtaxe sur l'acier a entraîné des prix élevés pour les produits de l'acier de base ainsi que pour tous les produits composés en grande partie d'acier. Les révisions plus importantes sont dues au fait que des questionnaires reçus tardivement étaient affectés par des coûts plus élevés de l'acier. Quelques révisions ont également touché les produits du bois d'œuvre et du pétrole.

De toute évidence, l'obtention de réponses complètes et exactes nécessite la coopération et le soutien des répondants. Des renseignements sont publiés sur le site Web à l'intention des participants à l'enquête, afin de leur expliquer à quoi ils doivent s'attendre lorsqu'ils participent à une enquête, l'importance de l'enquête et l'engagement de Statistique Canada à assurer la confidentialité des renseignements fournis, et afin de leur fournir une liste des questions les plus fréquemment posées au sujet de l'enquête.

L'information est disponible à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/survey/index_f.htm.

PROFILS DE RÉVISION DES DONNÉES STATISTIQUES

Critère de rendement : Exactitude de l'information statistique

Profil de révision des données statistiques

Les séries chronologiques économiques et socioéconomiques sont des comptes rendus statistiques de l'évolution des processus économiques au fil du temps, qu'on établit habituellement selon une certaine périodicité comme les mois, les trimestres et les années. À ce titre, les séries chronologiques contribuent grandement à la compréhension des tendances et des causes sous-jacentes des phénomènes sociaux et économiques. Même si des révisions aux estimations statistiques sont souvent nécessaires, ces estimations touchent directement les utilisateurs de données, car elles modifient leur compréhension du monde qui les entoure et, par le fait même, influencent leurs décisions.

Statistique Canada tente de réduire autant que possible l'ampleur des révisions aux estimations statistiques en facilitant la déclaration, en s'assurant que les questionnaires sont faciles à comprendre, en utilisant de nouvelles technologies afin de mieux s'adapter aux capacités des répondants de déclarer des données et en faisant des examens internes pour s'assurer que les procédures de collecte et de traitement des données permettent d'obtenir de bons résultats.

La principale cause justifiant des révisions est un cycle de traitement incomplet. Cependant, d'autres activités prévues, y compris des modifications aux systèmes de classification ou des changements aux paniers de biens et services sur lesquels les indices sont fondés, donnent aussi lieu à des révisions. Des révisions sont apportées aux séries de Statistique Canada afin d'établir un équilibre entre les exigences concurrentes d'exactitude et d'actualité.

Le tableau 4 indique la taille et l'étendue moyennes des révisions pour certains programmes clés de Statistique Canada. La taille moyenne des révisions se définit comme la révision absolue en pourcentage dont on a fait la moyenne pour les 12 diffusions (les enquêtes mensuelles) ou les 4 diffusions (les enquêtes trimestrielles) qui ont eu lieu au cours de l'année. Les dernières estimations révisées avant les révisions annuelles sont utilisées pour calculer la taille des révisions. Les révisions sont habituellement à la hausse, comme la taille moyenne l'indique, mais certaines sont à la baisse, comme on peut le voir dans l'étendue des révisions (pour l'année 2004 seulement).

Taux de Réponse

Critère de rendement : Exactitude de l'information statistique

L'exactitude des données diffusées par Statistique Canada découle directement de l'exactitude des données que lui fournissent les répondants dans le cadre de ses enquêtes et recensements. Il s'ensuit que le pourcentage de répondants à qui l'on demande de fournir des données et qui en fournissent effectivement représente un volet important de l'exactitude. Ainsi, en règle générale, plus ce taux de réponse est élevé, plus exacts seront les résultats d'enquête.

Le tableau 3 ci-après présente les taux de réponse globaux (exprimés en pourcentage) pour les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada.

Tableau 3 : Taux de réponse pour les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada

Programmes essentiels au mandat de Statistique Canada		Taux de réponse			
		2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquête sur la population active	94	94	94	93	92
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	98	97	94	94	92
Enquête mensuelle sur le commerce de gros	93	93	92	92	94
Enquête mensuelle sur le commerce de détail	95	95	93	93	94
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail	84	87	89	88	88
Enquête financière trimestrielle	88	82	80	74	94
Indice des prix des produits industriels	94	94	94	94	94

Notes :

1. Le présent tableau omet l'indice des prix à la consommation, le commerce international et le produit intérieur brut trimestriel, pour lesquels on ne recueille pas de données directement auprès des répondants.
2. En 2003-2004, le faible taux de réponse était attribuable à la panne d'électricité en Ontario ainsi qu'à la grève des intervieweurs. En 2004-2005, il était attribuable à un certain nombre de facteurs : l'ajustement des répondants; la consolidation de la collecte de données de l'Enquête mensuelle sur les industries manufacturières (EMIM) dans deux bureaux régionaux; le transfert d'employés d'expérience affectés à l'EMIM.
3. En 2004-2005, les taux de réponse s'établissaient à 74 % pour le premier trimestre. Les taux de réponse obtenus dans le cadre de l'enquête financière trimestrielle sont sujets à des révisions afin de refléter les collectes et corrections de données subséquentes.

(Il convient généralement qu'il est impossible d'obtenir un taux de réponse de 100 % pour la plupart des enquêtes. L'organisme veille à ce que des efforts raisonnables soient déployés pour obtenir un taux de réponse acceptable (ainsi que des réponses précises) tout en produisant des données actuelles sans imposer un fardeau excessif aux répondants. Cela se fait habituellement, entre autres méthodes, en concevant de bons questionnaires, en utilisant des procédures et des opérations testées et éprouvées, en communiquant aux répondants des renseignements sur la raison d'être de la collecte des données, en faisant un suivi auprès des non-répondants (pour les programmes économiques et destinés aux entreprises, l'élément central du suivi étant les principaux collaborateurs qui effectuent les estimations) et en apportant des ajustements statistiques appropriés aux données en l'absence d'une réponse complète.

Les coefficients de variation présentés dans le tableau ci-dessus sont tous très faibles, ce qui fait que les estimations sont considérées comme très fiables. Cela témoigne de l'importance de ces programmes. Des résultats plus désagregés de ces programmes auraient tendance à s'accompagner de c.v. plus élevés étant donné qu'en général, plus la taille du sous-groupe d'intérêt diminue, plus les c.v. des estimations s'y rapportant augmentent.

Programmes essentiels au mandat de Statistique Canada ¹		Sujet				Coefficient de variation	
		2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005		
						%	
Enquête sur la population active	Emploi	0,3	0,3	0,2	0,2		
	Chômage	1,8	1,8	1,9	1,9		
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	Livraisons totales	0,6	0,5	0,6	0,6		
Enquête mensuelle sur le commerce de gros ²	Ventes en gros	1,1	1,1	1,1	0,7		
Enquête mensuelle sur le commerce de détail ²	Ventes au détail	1,2	1,2	1,3	0,6		
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail	Employés	0,1	0,1	0,1	0,1		
Enquête financière trimestrielle	Recettes	0,7	0,8	0,7	0,6		
		d'exploitation					
		totales					

Notes :

1. Le présent tableau omet les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada (Indice des prix à la consommation, commerce international et Indice des prix des produits industriels) qui n'utilisent pas l'échantillonnage aléatoire pour produire leurs estimations.
2. Les enquêtes mensuelles sur le commerce de gros et de détail ont été remaniées et les résultats ont été diffusés à compter de l'exercice 2004-2005. On a apporté plusieurs améliorations, lesquelles ont diminué considérablement le coefficient de variation global lié aux enquêtes. Parmi les améliorations figurent la réduction des coefficients cibles pour certains groupes industriels, commerciaux et géographiques, une meilleure stratification de l'échantillon en raison de l'amélioration de la mesure de la taille de la population, l'augmentation des procédures de vérification au moment de la collecte des données et durant l'analyse de celles-ci, et l'amélioration des procédures d'imputation.

L'estimation associée à ce c.v. Inversement, un c.v. plus élevé signifie un plus faible degré de confiance en sa fiabilité.

Le tableau 2 présente les coefficients de variation pour les estimations ou les résultats principaux des programmes essentiels au mandat de Statistique Canada.

Tableau 2 : Coefficients de variation pour les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada

La fiabilité de chaque estimation peut être établie de façon approximative à partir des données de l'échantillon. La mesure de la fiabilité la plus fréquemment offerte aux utilisateurs est le « coefficient de variation » (c.v.). Un faible c.v. signifie un degré élevé de confiance en la fiabilité statistique de l'échantillon. (On peut s'attendre à ce que les estimations fondées sur un échantillon varient d'un échantillon à l'autre et diffèrent de celles qui proviendraient d'un recensement complet. L'importance prévue de ces variations dépend notamment du plan d'échantillonnage, dont l'optimisation permet d'obtenir une plus grande fiabilité.)

La plupart des enquêtes sont réalisées en fonction d'un échantillon de la population cible. L'échantillonnage est un moyen important de mieux répartir les ressources, d'assurer la pertinence des programmes, de produire des résultats plus actuels et d'améliorer différemment l'exactitude des données. L'échantillonnage permet à Statistique Canada de faire plus avec moins.

Critère de rendement : Exactitude de l'information statistique

ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE

Dans le cas des enquêtes visant des sous-groupes précis de la population (p. ex. les personnes appartenant à des groupes d'âge particuliers), on peut faire appel à une liste de personnes (ou de ménages). Cette liste peut provenir d'une source de données administratives ou, comme dans le cas des enquêtes postcensitaires, des données du Recensement de la population.

Dans certaines enquêtes-ménages, on utilise une base de sondage téléphonique. Cette méthode, bien qu'elle soit peu coûteuse pour la grande majorité des ménages canadiens, omet cependant ceux qu'on ne peut joindre par téléphone. Les enquêtes téléphoniques font l'objet d'un contrôle et, pour certaines enquêtes, on a recours à une base aréolaire, parallèlement à la base de sondage téléphonique, pour améliorer la couverture.

Au cours des dernières années d'utilisation de l'ancien plan de sondage de l'EPA, l'estimation de la couverture est demeurée constante, à près de 90 %. En raison du remaniement récent et des modifications collectives décrites précédemment, l'estimation de la couverture de l'EPA est maintenant d'environ 92 %. Dans certaines enquêtes-ménages, on utilise une base de sondage téléphonique. Cette méthode, bien qu'elle soit peu coûteuse pour la grande majorité des ménages canadiens, omet cependant ceux qu'on ne peut joindre par téléphone. Les enquêtes téléphoniques font l'objet d'un contrôle et, pour certaines enquêtes, on a recours à une base aréolaire, parallèlement à la base de sondage téléphonique, pour améliorer la couverture.

La création d'un plus grand nombre de strates spéciales (à savoir celles présentant de fortes concentrations de certains groupes, comme les Autochtones ou les nouveaux immigrants) et une stratégie plus efficace visant les régions où les coûts sont élevés sont d'autres améliorations apportées à l'EPA. Certaines régions difficiles à atteindre et certaines régions où le taux d'occupation est très élevé ont été éliminées de la base de sondage et le taux d'échantillonnage a été réduit dans les autres régions où les coûts sont élevés. En outre, dans certaines régions urbaines, l'interview téléphonique, moins coûteuse, remplace la méthode habituelle consistant à réaliser la première interview sur place et les interviews suivantes par téléphone. Donc, pour les « nouveaux » ménages pour lesquels un numéro de téléphone peut être obtenu d'avance, la première interview et celles qui suivent seront réalisées par téléphone.

Les Autochtones vivant dans les réserves, les membres des forces armées et les pensionnaires d'établissements ne participent pas à l'Enquête sur la population active.

2006.

Elaboré par Statistique Canada pendant de nombreuses années, cet important outil méthodologique permettrait d'assurer la qualité et l'efficacité de la couverture pour le Recensement de la population de certaines régions géographiques. Le RA est une liste d'adresses créée à partir de données administratives. L'efficacité de l'enquête, l'une de ces améliorations est l'utilisation du registre des adresses (RA) pour comprendre de nombreuses innovations méthodologiques destinées à améliorer tant la qualité que l'EPA d'après les données du Recensement de la population de 2001. Le nouveau plan de sondage Au cours de l'année écoulée, Statistique Canada a achevé le remaniement de l'échantillon décennal de l'EPA d'après les données du Recensement de la population de 2001. Le nouveau plan de sondage comprend de nombreuses innovations méthodologiques destinées à améliorer tant la qualité que l'efficacité de l'enquête. L'une de ces améliorations est l'utilisation du registre des adresses (RA) pour certaines régions géographiques. Le RA est une liste d'adresses créée à partir de données administratives. Elaboré par Statistique Canada pendant de nombreuses années, cet important outil méthodologique permettra d'assurer la qualité et l'efficacité de la couverture pour le Recensement de la population de 2006.

Par ailleurs, les régions sélectionnées, des ménages sont choisis au hasard à partir de listes de logements établies. Des problèmes de couverture peuvent surgir si l'on omet certains logements dans les listes ou si les ménages de logements sélectionnés oublient de déclarer certains de leurs membres. La couverture de l'enquête est surveillée, en partie, en comparant l'estimation de l'ensemble de la population calculée directement à partir de l'échantillon de l'enquête avec les estimations démographiques officielles. Pour réduire au minimum les conséquences des erreurs de couverture, les estimations de l'enquête sont statistiquement ajustées de façon à ce que les résultats publiés couvrent l'ensemble de la population.

Au cours de l'année écoulée, Statistique Canada a achevé le remaniement de l'échantillon décennal de l'EPA d'après les données du Recensement de la population de 2001. Le nouveau plan de sondage comprend de nombreuses innovations méthodologiques destinées à améliorer tant la qualité que l'efficacité de l'enquête. L'une de ces améliorations est l'utilisation du registre des adresses (RA) pour certaines régions géographiques. Le RA est une liste d'adresses créée à partir de données administratives. Elaboré par Statistique Canada pendant de nombreuses années, cet important outil méthodologique permettra d'assurer la qualité et l'efficacité de la couverture pour le Recensement de la population de 2006.

• Enquêtes-ménages

- une entreprise constituée en société en vertu d'une loi fédérale ou provinciale qui produit une déclaration fédérale d'impôt des sociétés.
 - une entreprise non constituée en société touchant des recettes de ventes estimatives d'au moins 30 000 \$;
 - une entreprise comptant des employés pour lesquels elle verse des retenues à la source à l'ARC;
- critères suivants :
- actuelle, on estime que le RE comprend plus de 93 % des entreprises répondant à au moins un des trois critères suivants :
- Des études sont menées périodiquement pour mesurer la qualité de la couverture du RE ainsi que la qualité de l'information qu'il renferme (p. ex. les classifications industrielles et géographiques). À l'heure actuelle, on estime que le RE comprend plus de 93 % des entreprises répondant à au moins un des trois critères suivants :
- actuelles (comme définies ci-dessous) au Canada. On utilise les données administratives de l'Agence du revenu du Canada (ARC) pour faire du RE une liste à jour des entreprises au Canada. Depuis 1997, la couverture du RE s'est élargie grâce à l'utilisation des données de la taxe sur les produits et services et à l'information tirée des déclarations fédérales d'impôt des sociétés, lesquelles sont recueillies par l'ARC. Des études sont menées périodiquement pour mesurer la qualité de la couverture du RE ainsi que la qualité de l'information qu'il renferme (p. ex. les classifications industrielles et géographiques). À l'heure actuelle, on estime que le RE comprend plus de 93 % des entreprises répondant à au moins un des trois critères suivants :

Exactitude de l'information statistique

L'exactitude de l'information statistique correspond au degré auquel cette information décrit correctement les phénomènes qu'elle doit mesurer. Le degré d'exactitude est habituellement exprimé en fonction d'erreurs dans les estimations statistiques qui, par le passé, ont été réparties en composantes de biais (erreur systématique) et de variance (erreur aléatoire). (On le décrit aussi selon les sources principales d'erreurs pouvant entraîner des données inexactes : la couverture d'enquête incomplète, l'erreur d'échantillonnage, la non-réponse (telle qu'elle est indiquée par les taux de réponse) et les profils de révision des données statistiques.

Statistique Canada utilise un large éventail de méthodes statistiques et de pratiques d'assurance de la qualité pour gérer et contrôler les erreurs. Pour ce qui est de l'information statistique la plus importante — comme les chiffres du Recensement de la population, les mesures de l'emploi et du chômage, l'Indice des prix à la consommation et les mesures de la production économique —, on consacre davantage de ressources pour obtenir un degré d'exactitude élevé. En outre, tous les communiqués de données imprimés et électroniques sont soumis à une vérification « institutionnelle » de la qualité au sein de l'organisme pour veiller à ce que les utilisateurs obtiennent de bons produits. Il y a toutefois des limites à l'exactitude qu'on peut atteindre à des coûts réalistes. Toutes les données statistiques, quelles qu'en soient les sources, sont sujettes à un certain degré d'erreur.

La Politique visant à informer les utilisateurs sur la qualité des données et la méthodologie (www.statcan.ca/francais/about/policy_infusers_f.htm) de Statistique Canada stipule que chaque communiqué de données doit être accompagné ou faire mention d'une description des méthodes utilisées. Les définitions, les sources de données et les méthodes utilisées pour toutes les enquêtes de l'organisme sont disponibles sur le site Web à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/concepts/index_f.htm.

COUVERTURE D'ENQUÊTE

Critère de rendement : Exactitude de l'information statistique
Couverture d'enquête

L'objectif de chaque enquête est d'observer une population cible. La base de sondage qui s'y rattache — la liste d'unités de la population cible — est utilisée pour définir l'échantillon de l'enquête. Les erreurs de couverture (les omissions, les inclusions erronées, les doubles comptes et la classification erronée des unités) dans la base de sondage peuvent entraîner un biais dans les estimations produites à partir des données de l'enquête. Par conséquent, l'exactitude des bases de sondage est cruciale à l'exactitude des résultats d'enquête.

• Enquêtes-entreprises

Le Registre des entreprises (RE) est utilisé comme base de sondage pour la majorité des enquêtes de Statistique Canada auprès des entreprises. Le RE a comme objectif d'inclure toutes les entreprises très

Voici quelques résultats de l'enquête :

En 2003, le Canada comptait un total de 139 millions de membres d'organismes à but non lucratif et bénévoles. En moyenne, une même personne était membre de quatre de ces organismes. L'une des particularités de ces organismes est le lien qu'ils entretiennent avec la collectivité grâce à la participation des citoyens.

Les Canadiens ont été généreux envers ces organismes, donnant tant de leur argent que de leur temps. En 2003, ils ont donné plus de 8 milliards de dollars, et les organismes ont déclaré un effectif global de plus de 19 millions de bénévoles, qui ont donné plus de 2 milliards d'heures de leur temps, ce qui équivaut à plus de 1 million d'emplois à temps plein.

Presque tous les organismes à but non lucratif et bénévoles font appel à des bénévoles et plus de la moitié comptent entièrement sur ces derniers pour réaliser leur mission. Cependant, la majorité de ceux-ci œuvrent dans une proportion relativement petite d'organismes. Près des trois quarts (73 %) font du bénévolat pour les 6 % d'organismes qui comptent 200 bénévoles et plus.

La majorité de ceux qui ont participé à l'étude ont dit éprouver des difficultés à réaliser leur mission et à atteindre les objectifs de leur organisme. Un grand nombre semblent faire état de défis importants lorsqu'il s'agit de donner au public tous les avantages qu'ils pourraient offrir. Ils indiquent aussi des difficultés à recruter des bénévoles et à obtenir du financement, tant de donateurs individuels que d'autres organismes, comme les gouvernements, les fondations et les entreprises. D'autres ont dit éprouver des difficultés à faire des plans pour l'avenir ou à trouver des bénévoles capables de siéger à leur conseil d'administration.

En 2003, le pays comptait environ 161 000 organismes à but non lucratif et bénévoles dans une vaste gamme de domaines. Un cinquième environ des organismes œuvrent dans le domaine des sports et des loisirs (21 %) et un cinquième, dans celui de la religion (19 %); il s'agit des deux principales catégories.

On peut consulter les résultats détaillés de l'enquête à l'adresse suivante :

www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=61-533-X1F.

Les résultats complets de l'enquête peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.statcan.ca/bso/c/francais/bso/c?catno=71-585-X&CHROPG=1.

- **Étude sur la transition vers la retraite**

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Un grand nombre de personnes s'attendent à une pénurie de main-d'œuvre au cours des prochaines années étant donné que les membres de la génération du baby-boom approchent de l'âge de la retraite. Cependant, les données des deux derniers recensements indiquent qu'au Canada, un nombre croissant de personnes âgées continuent de travailler. En cinq années seulement, tant le nombre que la proportion de travailleurs de 65 ans et plus ont augmenté sensiblement, passant de 255 000 en 1996 (1 aîné sur 13) à 305 000 en 2001 (1 aîné sur 12).

La plupart des travailleurs âgés sont employés à temps plein et ont tendance à être plus scolarisés que ceux à la retraite. Bien qu'ils soient plus susceptibles d'être des travailleurs autonomes que les travailleurs plus jeunes, plus de la moitié sont employés. Les personnes âgées qui travaillent sont concentrées dans les professions des secteurs de l'agriculture, de la gestion et de la vente au détail, ainsi que dans les professions libérales (comptables, médecins et avocats).

L'article complet, qui a été publié dans *Le Quotidien*, peut être consulté à l'adresse suivante : <http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/040225.q040225d.htm>.

- **Enquête nationale auprès des organismes à but non lucratif et bénévoles**

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Le 20 septembre 2004, Statistique Canada a diffusé les résultats de sa première Enquête nationale auprès des organismes à but non lucratif et bénévoles. L'enquête a permis de dresser un tableau d'environ 161 000 organismes de bienfaisance enregistrés et organismes à but non lucratif constitués en personne morale au Canada en 2003. Ces organismes comprennent les clubs sportifs, les organismes voués aux arts, les amicales, les hôpitaux, les collèges et universités, les associations professionnelles et les organismes religieux. L'enquête est le fruit d'une collaboration entre Statistique Canada et un consortium d'organismes dirigé par Imagine Canada (anciennement le Centre canadien de philanthropie).

- Les données de l'enquête n'appuient que moyennement la notion selon laquelle les pratiques de travail novatrices, comme le travail d'équipe, la rotation d'emplois et la participation aux bénéfices réduisent le roulement du personnel. Ainsi, il n'existe aucune preuve que ce genre de pratiques de travail novatrices diminuent ce roulement dans le secteur de la fabrication.
- Environ le tiers des écarts salariaux entre les hommes et les femmes est attribuable à la concentration de femmes dans les entreprises offrant des emplois mal rémunérés. Par conséquent, les mesures d'équité en matière d'emploi, qui visent à éliminer ces différences entre les hommes et les femmes dans les milieux de travail (plutôt qu'entre les milieux de travail), ne permettent pas d'éliminer une part importante des différences salariales selon le sexe.
- En 2001, environ 390 000 employés permanents à temps plein du secteur privé, soit 4 % du total, croyaient posséder un régime de retraite, mais n'en avaient pas en réalité.

Voici certains résultats tirés de l'EMTE :

L'Enquête sur le milieu de travail et les employés (EMTE) a été lancée en 1999 en vue de recueillir des renseignements sur le milieu de travail, son évolution et ses effets sur les travailleurs. L'objectif particulier de cette enquête annuelle consiste à étudier, d'une part, les relations entre la compétitivité, l'innovation, l'utilisation de la technologie et la gestion des ressources humaines du côté de l'employeur et, d'autre part, l'utilisation de la technologie, la formation, la stabilité de l'emploi et les gains du côté de l'employé.

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

• Enquête sur le milieu de travail et les employés (initiative Lacunes statistiques II)

d'exportateurs, plus de 2 000 établissements ont commencé à exporter en 2003. Ce nombre de nouveaux exportateurs était le plus faible enregistré depuis la création du Registre des exportateurs. Cependant, la valeur de leurs exportations était supérieure à 2 milliards de dollars.

Les établissements dont la valeur annuelle des exportations est supérieure à 25 millions de dollars continuent d'être à l'origine de la majorité des exportations de marchandises. En 2003, 3,7 % des établissements exportateurs représentaient 81 % de la valeur totale des exportations de marchandises. Les établissements dont la valeur des exportations annuelles est inférieure à 1 million de dollars constituaient 72 % de l'ensemble des établissements exportateurs, mais représentaient moins de 2 % de la valeur des marchandises exportées en 2003.

- **La concurrence entre les fournisseurs de services de transmission de la voix, de transmission**

d'images et d'accès à Internet haute vitesse s'intensifie

Au cours des dernières années, les compagnies de téléphone et de cablodistribution traditionnelles ont investi des ressources considérables dans la mise à niveau de leurs réseaux et ont amélioré leurs résultats grâce aux revenus provenant de l'offre de services Internet haute vitesse. La concurrence entre ces deux industries est sur le point de s'accélérer à mesure que les secteurs des télécommunications et de la cablodistribution se préparent à lancer de nouveaux services de transmission de la voix sur Internet. Durant la dernière décennie, la télévision par satellite a commencé à remplacer la télévision par câble et, aujourd'hui, certains clients des services téléphoniques peuvent s'abonner à des services de programmation télévisuelle et d'Internet haute vitesse au moyen d'une ligne d'accès numérique à très grande vitesse. Cette convergence des produits offerts brouille la distinction entre les compagnies de téléphone et de cablodistribution qui, les unes et les autres, s'efforcent de devenir le fournisseur unique des ménages. Les communications mobiles sont également en train de modifier la façon dont les Canadiens communiquent, près de 15 millions de Canadiens quittant leur maison ou leur travail munis d'un dispositif de télécommunication mobile. On peut obtenir de plus amples renseignements en consultant les sites suivants :

www.statcan.ca/Daily/Francais/040914/q040914c.htm,
www.statcan.ca/Daily/Francais/050203/q050203c.htm et
www.statcan.ca/Daily/Francais/041222/q041222b.htm.

- **Registre des exportateurs (initiative Lacunes statistiques II)**

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.

Le Registre des exportateurs fournit des estimations du nombre d'exportateurs et de la valeur des exportations selon le groupe, la taille de l'exportateur, la province de résidence, la destination des exportations et (pour les années observées les plus récentes) l'effectif. Les documents d'exportation sont groupés et couplés aux établissements ou aux entreprises enregistrés dans le Registre des entreprises de Statistique Canada. Pour le petit nombre de documents d'exportation qui ne sont pas couplés, on applique une méthode d'estimation en vue d'obtenir un nombre total annuel d'établissements exportateurs. Les données sur les exportateurs sont diffusées dans une publication intitulée *Profil des exportateurs canadiens*. Les plus récentes données ont été diffusées le 21 février 2005 (<http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/050221/q050221c.htm>) et couvraient la période de 1993 à 2003.

En 2003, le nombre d'établissements exportateurs canadiens a diminué pour la première fois. Quelque 43 310 établissements étaient des exportateurs en 2003, en baisse de 2,6 % par rapport à 2002, mais en hausse de 38 % par rapport à 1993. La valeur des exportations de marchandises de ces établissements s'élevait à 348 milliards de dollars, ce qui représente une baisse de plus de 11 milliards de dollars par rapport à 2002, mais un niveau plus de deux fois plus élevé qu'en 1993.

Ensemble, les industries du commerce de gros et de détail représentaient 44 % de la diminution du nombre d'exportateurs, tandis que les industries de l'agriculture, de la foresterie, de la pêche et de la chasse constituaient une tranche supplémentaire de diminution de 18 %. Malgré la diminution globale du nombre

- Indicateurs socioéconomiques de la « connectivité » (initiative Lacunes statistiques II)

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Le but de ce projet est de recueillir des renseignements sur les facteurs qui influent sur la capacité du Canada d'atteindre son objectif : mettre l'infrastructure du savoir à la portée de tous les Canadiens. Il vise aussi à déterminer l'utilisation effective, ou prévue, des technologies de l'information et des communications (TIC) par les ménages et les autres secteurs de l'économie, ainsi que la mesure dans laquelle ils sont prêts à se lancer dans le commerce électronique ou d'autres activités liées à l'économie fondée sur le savoir. En cette ère de la société de l'information, les TIC sont devenues des outils utilisés dans les activités de la vie quotidienne, ainsi que dans le travail et l'apprentissage. Voici la description de certaines études entreprises dans le cadre de ce projet :

- **Utilisation d'Internet par les ménages**

Le nombre de ménages canadiens qui naviguent dans Internet a continué d'augmenter en 2003. Toutefois, les taux de croissance en ce qui concerne l'utilisation d'Internet sont demeurés relativement stables, dans une large mesure parce qu'une majorité de ménages étaient déjà branchés. Les facteurs qui sous-tendent cette tendance sont la recherche continue de vitesse et la croissance du taux d'adoption par les ménages à faible revenu. En 2003, les ménages canadiens ont consacré un peu plus de 3,0 milliards de dollars à l'achat d'articles de toutes sortes sur Internet, allant des billets d'avion aux livres. Les résultats de l'enquête peuvent être consultés aux adresses suivantes : <http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/040708/q040708a.htm> et <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/040923/q040923a.htm>.

- **Internet à large bande : Plus de limite de vitesse pour les entreprises canadiennes**

L'utilisation d'Internet haute vitesse est un élément clé pour toute entreprise qui tente d'exploiter efficacement les autres technologies de l'information et des communications de pointe, comme les sites Web, les réseaux intranets et extranets, et la vente en ligne. Ce fait est valable pour toutes les entreprises, quelle que soit leur taille. Toutefois, Internet à large bande permet aussi aux petites entreprises d'utiliser les technologies de pointe d'une façon plus comparable à celle des grandes entreprises. Les résultats peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/040927/q040927c.htm>.

- **Commerce électronique et technologie**

En 2004, les ventes en ligne des entreprises et des administrations publiques canadiennes ont considérablement augmenté pour une cinquième année consécutive, mais le commerce électronique continuait de représenter moins de 1 % seulement des recettes totales d'exploitation des entreprises privées. Une part importante de la croissance du commerce électronique en 2004 est imputable à l'accroissement des ventes interentreprises plutôt que des ventes aux ménages. Seules les entreprises les plus petites n'utilisaient pas Internet; en effet, les sociétés ayant adopté le Web sont à l'origine de 97 % du revenu brut d'entreprise. Les résultats peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/050420/q050420b.htm>.

détails peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.statcan.ca/Daily/Francais/040521/g040521c.htm.

- *Caractéristiques des petites entreprises qui font la transition en moyennes entreprises*

En collaboration avec le National Research Council, Statistique Canada a réalisé 25 études de cas dans le cadre d'une étude de plus grande portée sur les caractéristiques des petites entreprises qui prennent de l'expansion pour devenir des entreprises de taille moyenne. Ces études de cas ont montré que, pour chaque entreprise qui a fait la transition de petite à moyenne entreprise en s'en tenant aux facteurs de croissance « traditionnels », il en existait une autre qui était parvenue au même résultat en enfraignant les règles. De façon générale, les répondants savaient que pour croître, il faut conclure des alliances, faire de la recherche et du développement, se doter de compétences en recherche de financement, gérer la propriété intellectuelle et trouver un créneau de marché. Cependant, bon nombre d'entre eux ont signalé que d'autres facteurs, comme les conseils aux entreprises, l'élaboration de pratiques de l'organisation et de processus de planification, ainsi que la capacité de pouvoir s'adapter et de demeurer innovateur, étaient des facteurs tout aussi importants, voire plus importants, de leur croissance. On peut obtenir de plus amples renseignements aux adresses suivantes :

www.statcan.ca/francais/freepub/88-003-XIF/88-003-XIF2004003.pdf et www.statcan.ca/francais/research/88F0006XIF/88F0006XIF2004021.pdf.

- *Tendances concernant les activités liées à la biotechnologie*

De 2001 à 2003, les activités liées à la biotechnologie ont continué de prendre de l'essor au Canada, selon les résultats provisoires de l'Enquête sur l'utilisation et le développement de la biotechnologie de 2003. Le nombre d'entreprises innovatrices en biotechnologie a augmenté d'un tiers, passant de 375 à 496 entre 2001 et 2003. Ensemble, ces entreprises ont généré 3,8 milliards de dollars de revenu en 2003, ce qui représente une hausse de 7 % par rapport à 2001, tandis que leurs dépenses en recherche et développement ont augmenté de 11 % pour s'établir à 1,5 milliard de dollars. Malgré l'accroissement du nombre d'entreprises, le nombre d'employés affectés à des activités liées à la biotechnologie est demeuré stable, à environ 11 900. On peut consulter les résultats détaillés à cette adresse : <http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/041214/q041214d.htm>.

L'innovation technologique se fait au même rythme dans les petites entreprises que dans les grandes. Cependant, les petits innovateurs technologiques sont nettement moins susceptibles d'utiliser les technologies de l'information et des communications plus complexes, plus récentes et, parfois, davantage axées sur les ressources, comme les réseaux intranets et extranets. Les petites entreprises sont aussi proportionnellement moins nombreuses à être présentes sur le Web que les grandes entreprises. Toutefois, les petits innovateurs technologiques comptant de 1 à 19 employés à temps plein sont près de deux fois plus susceptibles d'avoir un site Web sur Internet et trois fois plus susceptibles de faire du commerce sur Internet que leurs homologues non innovateurs. Les résultats

• *Innovation dans les petites entreprises*

Les unités commerciales considérées comme innovatrices dans certaines industries de services attribuent leur succès dans une large mesure à la façon dont elles gèrent leurs connaissances. L'étude donne à penser que le fait de comprendre la manière dont les unités commerciales sont gérées et leur perception de la valeur des pratiques de gestion peut constituer une indication de leur caractère innovateur et, dans une certaine mesure, du type d'innovation auquel on peut s'attendre d'elles. L'étude révèle que les unités commerciales innovatrices accordent plus d'importance au rôle joué par les pratiques de gestion des connaissances dans leur succès que les unités non innovatrices. Les résultats détaillés peuvent être consultés à cette adresse :

<http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/050209/q050209a.htm>.

• *Utilisation de pratiques de gestion des connaissances par certaines unités commerciales innovatrices*

La technologie acquise auprès des universités, des hôpitaux ou des laboratoires publics a joué un rôle important dans la réussite de plus de 4 400 entreprises canadiennes. Parmi les 22 milliards de dollars de travaux de recherche et de développement réalisés au Canada en 2003, environ 10 % ont été réalisés par le gouvernement fédéral et 35 %, par les universités. Le rapport porte sur la première tentative canadienne d'examiner l'effet de la recherche financée par l'administration fédérale dans la perspective de l'ensemble de l'économie. Il peut être consulté à l'adresse suivante :

www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=88F0006XIF2004018.

• *Transfert de technologie du secteur public au Canada*

Au Canada, les estimations provisoires des dépenses intérieures brutes en recherche et développement (DIRD) se chiffraient à 24,5 milliards de dollars en 2004, en hausse de 5,1 % par rapport aux prévisions de 2003. Le ratio des DIRD au produit intérieur brut, qui donne une estimation de l'intensité de la recherche et du développement au Canada, est tombé à 1,90 en 2004 et a été à la baisse depuis 2001, année où il a atteint un sommet de 2,05. On peut obtenir les résultats complets à l'adresse suivante : <http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/041210/q041210e.htm>.

• *Dépenses en recherche et développement*

Ce projet fournit des renseignements intégrés sur trois aspects des sciences et de la technologie au Canada : les activités de recherche et de développement, les activités de commercialisation et d'innovation, ainsi que le développement connexe des ressources humaines; les effets socioéconomiques de l'évolution technologique et du changement organisationnel connexe; la diffusion des technologies et des idées dans une économie fondée sur le savoir. Ces mesures permettent de brosser un tableau cohérent du système canadien d'innovation et de son lien à l'économie fondée sur le savoir. Voici une brève description de certaines études réalisées dans le cadre de ce projet :

• Comportement agressif chez les enfants

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.

L'Enquête longitudinale nationale sur les enfants et les jeunes (ELNEJ) est une étude à long terme réalisée par Statistique Canada et Développement social Canada. Elle a été conçue en vue de recueillir des renseignements sur les facteurs influant sur le développement social, affectif et comportemental des enfants canadiens et de surveiller l'effet de ces facteurs sur leur développement au fil du temps. L'enquête couvre une vaste gamme de sujets, dont la santé, le développement physique, l'apprentissage, le comportement et l'environnement social (famille, amis, écoles et collectivités). L'ELNEJ suit le développement d'une cohorte d'enfants canadiens de la naissance au début de l'âge adulte. Elle a débuté en 1994-1995, lorsqu'un échantillon d'enfants de moins de 12 ans a été sélectionné dans les diverses régions du Canada. L'échantillon a été conçu de façon qu'il soit représentatif de l'ensemble des enfants canadiens de 0 à 11 ans à cette époque-là. Cet échantillon d'enfants a fait l'objet d'un suivi tous les deux ans depuis, la collecte de données la plus récente ayant eu lieu en 2004-2005.

En octobre 2004, s'inspirant des données de l'ELNEJ, Statistique Canada a publié un document de recherche sur les pratiques punitives des parents et le comportement agressif des enfants. L'étude a montré que les enfants qui vivaient dans des foyers où les parents recouraient à des pratiques punitives avaient un comportement plus agressif que ceux qui vivaient dans un milieu moins punitif, aussi bien à l'âge de deux à trois ans qu'à celui de huit à neuf ans. Elle a également indiqué que la modification des pratiques parentales était associée à un changement de comportement. Les enfants dont le milieu parental avait été punitif à un jeune âge mais était devenu moins punitif par la suite ont obtenu sur l'échelle du comportement agressif des résultats aussi faibles que ceux des enfants dont le milieu était non punitif pour les deux groupes d'âge, après avoir tenu compte du niveau initial de comportement agressif. De même, les enfants qui ont commencé par connaître des pratiques parentales non punitives, mais dont le milieu est devenu plus punitif par la suite ont obtenu sur l'échelle du comportement agressif des résultats aussi élevés que ceux des enfants dont le milieu était punitif pour les deux groupes d'âge, après avoir tenu compte du niveau initial de comportement agressif. Les profils qui se dégagent des données ne dépendent pas du sexe de l'enfant ni du niveau de revenu du ménage. En février 2005, Statistique Canada a publié dans *Le Quotidien* un article poussant plus loin ces résultats. Les enfants de 2 à 5 ans ont été suivis pendant huit années, jusqu'à ce qu'ils aient de 10 à 13 ans. Les résultats ont révélé le même profil que l'analyse antérieure.

Des renseignements supplémentaires sur l'étude peuvent être obtenus à l'adresse suivante : www.statcan.ca/8096/bsolc/francais/bsolc/canmo-89-599-M12004001.

ECONOMIE CANADIENNE ET MARCHÉ DU TRAVAIL

• Système d'information sur les sciences et la technologie (initiative Lacunes statistiques II)

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

en matière de recherche et d'analyse stratégiques, et qu'il indique la nécessité d'étoffer les ensembles de données et les partenariats existants du programme afin de tenir compte de ces priorités dans l'avenir.

● **Accroissement de la capacité de comprendre la criminalité**

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

C'est au moyen de l'information sur les incidents de nature criminelle déclarés par la police que Statistique Canada fournit des données sur les caractéristiques des accusés et des victimes, ainsi que sur les détails importants des incidents de nature criminelle, comme l'utilisation d'armes et les blessures subies par les victimes, de même que l'endroit et le moment où a eu lieu le crime. Ces renseignements détaillés permettent de mieux comprendre les tendances de la criminalité dans les collectivités et d'étudier les comportements de récidive. L'obtention de renseignements détaillés rend aussi possible la réalisation d'études qui aident à mieux comprendre le cheminement des personnes à travers le système juridique grâce à des couplages avec des données sur les sentences prononcées par les tribunaux et sur les programmes de services correctionnels. Cette information est un élément indispensable à la compréhension de l'efficacité du système juridique et de la sécurité dans les collectivités.

En 2004-2005, dans le cadre d'une étude de démonstration, on a couplé les données des dossiers de police et des tribunaux en vue d'étudier les peines imposées dans les cas de violence familiale. Selon l'étude, les membres des familles condamnées pour la plupart des formes de crimes avec violence à l'égard de conjoints, d'enfants et de personnes âgées étaient moins susceptibles que d'autres délinquants violents de subir une peine de prison. En outre, pour la première fois, les dossiers de police se rapportant à une même personne ont été couplés pour obtenir des éclaircissements sur les facteurs qui influent sur la décision de porter une accusation contre un jeune arrêté. Après avoir tenu compte de l'effet d'un grand nombre de facteurs, y compris des caractéristiques du présumé coupable et de l'incident, l'étude a montré que le facteur qui influait le plus, dans l'ensemble, sur la décision de porter accusation était le nombre de fois que le jeune avait été arrêté antérieurement. L'étude de démonstration des résultats concernant les peines imposées, publiée dans l'édition de 2004 de *La violence familiale au Canada : Un profil statistique*, peut être consultée à : www.statcan.ca/bis/c/francais/bis/c?catno=85-224-X1F.

En 2004-2005, les détachements de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), qui utilisaient auparavant la déclaration de données sommaires, ont commencé à se convertir au Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC2). La conversion du système de déclaration de la GRC, qui devrait se terminer en 2005-2006, permettra d'améliorer la couverture du DUC2, qui passera de 60 % à environ 90 % de tous les incidents de nature criminelle survenus au Canada, et accroîtra fortement la capacité de comprendre la criminalité en milieu rural. En janvier 2005, grâce à des fonds de Sécurité publique et Protection civile Canada, le DUC2 a également été remanié en profondeur afin de fournir des renseignements sur les nouvelles formes de criminalité, y compris le crime organisé, la criminalité sur Internet, le crime motivé par la haine et le lieu des crimes. Ces renseignements permettront à Statistique Canada de mieux comprendre l'évolution de la criminalité dans la société canadienne et de déterminer les programmes et les interventions stratégiques qui sont nécessaires.

En 2004-2005, le cadre et une série de projets de démonstration ont catalysé la discussion des priorités en matière d'information sur les politiques juridiques. Ont participé aux consultations les partenaires de l'entreprise nationale relative à la statistique juridique (les ministères et organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables de la justice et l'Association canadienne des chefs de police), ainsi que des représentants gouvernementaux des secteurs de la santé, de l'éducation, du développement social, de l'immigration et du patrimoine, et des représentants des organismes autochtones et du monde universitaire du Canada. Le plan stratégique remanié du programme de la statistique juridique, qui entrera en vigueur en 2006, reflètera les résultats de ces travaux. (On s'attend à ce que le plan détermine les grandes priorités

L'adoption d'un nouveau Cadre de recherche et d'analyse en statistique juridique a permis à l'Entreprise nationale relative à la statistique juridique de se concentrer sur l'importance de l'élaboration de politiques fondées sur des faits. D'une perspective générale qui comprend à la fois le système juridique et les systèmes associés, comme l'éducation, la santé et les services sociaux, ce cadre favorise la réalisation d'analyses pertinentes sur le plan des politiques qui tiennent compte des facteurs individuels, familiaux et communautaires ayant une incidence sur les interactions et les résultats.

Critère de rendement : Pertinence *(changements aux programmes statistiques à la suite de consultations externes et d'examen du programme)*

- **Elaboration d'un nouveau Cadre de recherche et d'analyse en statistique juridique**

STATISTIQUES SUR LA CRIMINALITÉ ET LA VIOLENCE

La publication *Projections de la population des groupes de minorités visibles: Canada, provinces et régions, 2001 à 2017* peut être consultée à l'adresse suivante : www.statcan.ca/bos/c/français/bos/c?catno=91-541-XIF.

- À l'heure actuelle, 13 % de la population déclare appartenir à un groupe de minorités visibles, selon la définition de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*.
- D'après les projections démographiques, les minorités visibles pourraient représenter de 19 % à 23 % de la population canadienne d'ici 2017. L'immigration est le facteur le plus important expliquant cette croissance projetée rapide. On s'attend à ce que l'effet de cette croissance soit ressenti le plus dans les centres urbains où réside la majorité de la population de minorités visibles.
- Selon les projections, plus de 50 % de la population vivant dans les régions métropolitaines de Toronto et de Vancouver feront partie d'une minorité visible en 2017. En 2001, ces groupes représentaient 36 % de la population habitant Toronto et Vancouver.

En mars 2005, Statistique Canada a diffusé des projections démographiques pour la population de minorités visibles au Canada. Voici certains faits saillants :

Critère de rendement : Pertinence *Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.*

- **Projections démographiques des minorités visibles**

Pour obtenir plus de renseignements sur les résultats de l'enquête, veuillez consulter le rapport intitulé *Enquête sociale générale de 2003 sur l'engagement social, cycle 17 : Un aperçu des résultats*, qui est maintenant disponible à l'adresse suivante : www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=89-598-X1F.

- La grande majorité des répondants (85 %) ont décrit leur sentiment d'appartenance au Canada comme « très fort » ou « plus ou moins fort », et une proportion à peine plus faible ont déclaré qu'ils éprouvaient aussi un sentiment très fort ou plus ou moins fort d'appartenance à leur province et à leur collectivité locale. Ce type d'opinion a été moins fréquent au Québec qu'ailleurs. Néanmoins, les trois quarts (74 %) des habitants du Québec ont décrit leur sentiment d'appartenance au Canada comme très fort ou plus ou moins fort.
- Les données de l'ESG confirment l'idée selon laquelle les petites villes sont les endroits où les gens participent le plus à la vie du quartier. La plupart des personnes qui vivaient dans des régions rurales ou des petites villes (69 %) ont dit connaître un grand nombre ou la plupart de leurs voisins. Cette proportion équivaut à plus du double de celle observée dans les plus grandes villes du Canada (33 %). Le genre de logements où vivent les gens a une incidence sur la mesure dans laquelle ils connaissent leurs voisins. Dans les régions métropolitaines de recensement, 51 % des personnes habitant une maison unifamiliale connaissent la plupart ou un grand nombre de leurs voisins. Par contre, chez les personnes qui vivaient en appartement ou en condominium, la proportion n'était que de 28 %.
- Au cours de leur vie, les Canadiens participent à de nombreux types d'activités sociales et communautaires qui jouent un rôle essentiel dans la santé et la vitalité de notre pays. La majorité (61 %) des Canadiens font partie d'au moins un groupe ou une organisation, comme des organismes sportifs et récréatifs (p. ex. des ligues de hockey, des clubs de santé ou des clubs de golf). La participation à des types particuliers d'activités politiques est moins fréquente. Un peu plus du quart des Canadiens ont dit qu'ils avaient signé une pétition et environ la même proportion avait recherché de l'information sur une question de nature politique. Environ le cinquième avait assisté à une assemblée publique ou avait boycotté ou choisi un produit pour des raisons d'éthique. La probabilité qu'une personne soit membre d'un organisme ou participe à des activités politiques était d'autant plus forte que le niveau de scolarité et le revenu du ménage de cette personne étaient élevés.

Voici quelques faits saillants plus précis :

Durant l'été 2004, Statistique Canada a diffusé les résultats de l'ESG de 2003 sur l'engagement social. Il s'agissait de la première enquête réalisée par l'organisme portant essentiellement sur la cohésion sociale. Dans le rapport qui a été diffusé, on explore le rôle que jouent les activités sociales et communautaires dans la satisfaction que les personnes retirent de leur vie.

L'Enquête sociale générale (ESG) est une enquête annuelle qui permet de recueillir des données sur les tendances sociales en vue de suivre l'évolution des conditions de vie et du bien-être des Canadiens au fil du temps et de fournir des renseignements récents sur des questions précises et d'actualité concernant la politique sociale.

Voici quelques faits saillants :

- La dernière décennie a été marquée par certains faits nouveaux importants dans les régions métropolitaines de recensement (RMIR) du Canada. Bien que les emplois demeurent fortement concentrés dans le centre-ville de la plupart des RMIR, l'emploi dans les banlieues a augmenté rapidement, ce qui a des répercussions sur les profils de navetage et la prestation de services de transport en commun. Ainsi, à Toronto, plus de 200 000 travailleurs supplémentaires se rendaient à un lieu de travail éloigné de plus de 20 kilomètres du centre-ville en 2001 qu'en 1996, et près de 90 % de ces travailleurs faisaient la navette en voiture.

- Les années 1990 ont aussi été marquées par un accroissement de l'écart entre les familles à revenu élevé et celles à faible revenu dans les centres urbains du Canada. Cette disparité croissante a également été observée à l'échelle des quartiers. L'écart de revenu entre les quartiers les mieux et les moins bien nantis s'étant accentué dans les RMIR les plus grandes. La concentration géographique des quartiers à faible revenu à l'intérieur des régions urbaines varie considérablement selon la RMIR. Par exemple, à Winnipeg et à Vancouver, il existe une grappe unique dominante de quartiers à faible revenu dans le noyau urbain, alors qu'à Toronto et à Montréal, on observe plusieurs grappes distinctes de quartiers à faible revenu entourant un noyau urbain relativement aisé.

- Le secteur de l'informatique et des télécommunications (IT) fournit souvent des emplois bien rémunérés et à forte valeur ajoutée et, généralement, compte une plus grande proportion de travailleurs du savoir que de nombreux autres secteurs de l'économie. L'emploi dans le secteur de l'IT est fortement concentré dans les plus grandes RMIR du Canada. Ensemble, Toronto, Montréal, Vancouver et Ottawa, Catineau représentent 56 % de l'emploi total dans le secteur de l'IT en 2003 (comparativement à 29 % de l'emploi total dans les RMIR). Bien que les grandes RMIR soient celles où le taux d'emploi dans le secteur de l'IT est le plus élevé, ce sont aussi celles qui subissent le plus les fluctuations cycliques de ce secteur.

- En ce qui concerne les résultats en matière de santé, l'espérance de vie à la naissance varie davantage entre les RMIR du Canada qu'entre un groupe de 22 pays membres de l'OCDE. En 2000, elle s'établissait à 79,4 années en moyenne au Canada, mais elle variait entre 81,1 ans à Vancouver et 76,7 ans à Sudbury.

L'n rapport de synthèse sera diffusé à l'automne 2005. La série peut être consultée en ligne aux adresses suivantes : www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/lispub.fcgi?camo=89_613-MIF et www.statcan.ca/bsolc/tranccats/bsolc?camo=89_613-MIRCHROPG-1.

- Enquête sociale générale sur l'engagement social (initiative Lacunes statistiques II)

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.

La compétitivité des villes et la santé des collectivités sont devenues une priorité de tous les ordres de gouvernement au Canada. Il est, en effet, reconnu que le mode de développement des villes a une incidence à long terme sur la croissance économique du Canada et sur le bien-être social de ses citoyens. Dans ce contexte, la demande d'information sur les régions urbaines du Canada et les quartiers qui les constituent est plus forte que jamais.

D'avril 2004 à juin 2005, Statistique Canada a publié une série de huit monographies intitulée *Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement*. La série fournit des renseignements détaillés sur les principales régions urbaines du Canada en fonction de plusieurs facteurs, dont le faible revenu, la santé, l'immigration, le logement, la culture, les conditions économiques, les transports et la population autochtone.

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.

• Tendances et conditions dans les collectivités urbaines au Canada

COLLECTIVITÉS CANADIENNES

L'Enquête sur les technologies de l'information et des communications dans les écoles (ETICE) de 2003-2004 a permis de recueillir des renseignements auprès des directeurs en vue d'évaluer la connectivité et l'intégration des technologies de l'information et des communications (TIC) dans les écoles primaires et secondaires au Canada. Les données ont été recueillies auprès de quelque 6 700 écoles primaires et secondaires. L'ETICE a été réalisée en octobre 2003 par Statistique Canada, en collaboration avec le programme Rescol d'Industrie Canada, qui parrainait l'enquête.

Selon les résultats diffusés en juin 2004, presque toutes les écoles primaires et secondaires du Canada étaient connectées à Internet durant l'année scolaire 2003-2004. Dans l'ensemble, on estime que plus de 1 million d'ordinateurs étaient à la disposition des élèves et des enseignants, et qu'environ 9 de ces ordinateurs sur 10 étaient connectés à Internet. Cependant, bien que les TIC aient fourni aux élèves un nouvel outil d'apprentissage, leur adoption a posé plusieurs défis. D'après les directeurs d'école, la plupart des enseignants possédaient les compétences techniques requises pour utiliser les TIC afin de préparer les bulletins, de prendre les présences ou d'enregistrer les notes. Cependant, un peu moins de la moitié d'entre eux estimaient que la majorité des enseignants étaient adéquatement préparés pour amener efficacement leurs élèves à se servir des TIC dans le but d'améliorer leur apprentissage. Les résultats complets peuvent être consultés sur le site Web de Statistique Canada à cette adresse : www.statcan.ca:8096/bso/c/francais/bso/c?catno=81-595-MIF2004017.

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

• Enquête sur les technologies de l'information et des communications dans les écoles (initiative Lacunes statistiques II)

www.statcan.ca:8096 bsolc/francais/bsole?catno=81-595-X1F2004022.

obtenir d'autres renseignements à l'adresse suivante :
atteindre 7 946 \$. Par comparaison, l'inflation n'a augmenté que de 12 % durant la même période. On peut l'éducation d'un élève au Canada était de 6 672 \$. Six ans plus tard, il avait augmenté de 19 % pour consommation au cours de la période de six ans. À l'échelle nationale, en 1996-1997, le coût moyen de l'augmentation à un rythme plus rapide que l'inflation, mesurée au moyen de l'indice des prix à la consommation au cours de la période de six ans. À l'échelle nationale, en 1996-1997, le coût moyen de l'éducation d'un élève au Canada était de 6 672 \$. Six ans plus tard, il avait augmenté de 19 % pour d'autres provinces, ainsi qu'au taux de fécondité le plus faible au Canada. Les dépenses par élève ont pour s'établir à 84 268. Cette situation était en grande partie attribuable à un flux net de migration vers en lieu à Terre-Neuve-et-Labrador, où les effectifs ont baissé de 20,7 % par rapport à six ans auparavant, d'immigration et en Alberta, à la migration en provenance d'autres provinces. Le recul le plus prononcé a croissance de 2,4 %. En Ontario, la croissance était essentiellement attribuable aux niveaux élevés hausse de 4,9 % par rapport à six ans auparavant. En Alberta, ils ont atteint près de 539 000, une l'Ontario et l'Alberta, les effectifs ont atteint près de 2,2 millions, ce qui représente une secondaires, fondés sur les équivalents temps plein, n'ont augmenté que dans deux provinces, soit l'Ontario et l'Alberta. En Ontario, les effectifs ont atteint près de 2,2 millions, ce qui représente une

Entre les années scolaires 1996-1997 et 2002-2003, les effectifs dans les écoles publiques primaires et secondaires, fondés sur les équivalents temps plein, n'ont augmenté que dans deux provinces, soit l'Ontario et l'Alberta. En Ontario, les effectifs ont atteint près de 2,2 millions, ce qui représente une hausse de 4,9 % par rapport à six ans auparavant. En Alberta, ils ont atteint près de 539 000, une croissance de 2,4 %. En Ontario, la croissance était essentiellement attribuable aux niveaux élevés d'immigration et en Alberta, à la migration en provenance d'autres provinces. Le recul le plus prononcé a eu lieu à Terre-Neuve-et-Labrador, où les effectifs ont baissé de 20,7 % par rapport à six ans auparavant, d'autres provinces, ainsi qu'au taux de fécondité le plus faible au Canada. Les dépenses par élève ont augmenté à un rythme plus rapide que l'inflation, mesurée au moyen de l'indice des prix à la consommation au cours de la période de six ans. À l'échelle nationale, en 1996-1997, le coût moyen de l'éducation d'un élève au Canada était de 6 672 \$. Six ans plus tard, il avait augmenté de 19 % pour atteindre 7 946 \$. Par comparaison, l'inflation n'a augmenté que de 12 % durant la même période. On peut obtenir d'autres renseignements à l'adresse suivante :

rendement.

En septembre 2004, Statistique Canada publiait un nouveau rapport sommaire sur les indicateurs de rendement des écoles primaires et secondaires de l'ensemble des provinces et des territoires pour la période de 1996-1997 à 2002-2003. Ce nouveau rapport comprend un examen complet des indicateurs des écoles publiques des provinces et des territoires au cours d'une période de six ans au tournant du millénaire. Il décrit les tendances concernant les effectifs scolaires et le nombre d'éducateurs dans les écoles publiques primaires et secondaires, et fournit des statistiques financières élémentaires, comme les dépenses totales en éducation, les dépenses par élève et les dépenses en pourcentage du produit intérieur brut. On prévoit continuer de recueillir annuellement des données sommaires sur les indicateurs de

décisions stratégiques.

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de

- **Projet interprovincial sur les statistiques de l'éducation : indicateurs pour les écoles primaires et secondaires**

XACHROP, L.

La publication peut être consultée à l'adresse : www.statcan.ca:8096 bsolc/francais/bsole?catno=81-004-

participation aux études postsecondaires.

- le rendement scolaire des enfants d'immigrants;
- les différences entre les garçons et les filles en lecture;
- le rendement des élèves de 15 ans dans les programmes d'immersion en français;
- les résultats de l'enquête nationale auprès des diplômés de la promotion de 2000;
- l'effet de la distance par rapport à l'université ou au collège le plus près sur le taux de participation aux études postsecondaires.

- les bibliothèques scolaires;
- l'alphabétisation, la numératie et la résolution de problèmes chez les adultes;
- les ordinateurs en classe;
- le coût des études postsecondaires;

En avril 2004, Statistique Canada a lancé une publication en ligne bimestrielle gratuite intitulée *Questions d'éducation — Le point sur l'éducation, l'apprentissage et la formation au Canada*. Ce périodique fournit des renseignements sommaires sur diverses questions et donne accès à des indicateurs et à des analyses de l'éducation au Canada. L'information, les statistiques et les analyses sont présentées dans un format non technique, facile à lire par les enseignants, les élèves, les parents, les associations s'intéressant à l'éducation, les chercheurs et les décideurs. Chaque numéro comprend deux articles qui résument les résultats d'études plus détaillées et fournissent des liens à ces rapports d'étude. La publication est aussi liée électroniquement à d'autres ressources éducatives de Statistique Canada. Jusqu'à présent, les articles de fond ont porté sur divers sujets, dont :

• Questions d'éducation

Critère de rendement : Pertinence
Changements aux programmes statistiques à la suite de consultations externes et d'examen du programme.

Les résultats du PISA de 2003, dont le principal domaine d'évaluation était les mathématiques, ont été diffusés en décembre 2004. Ils révèlent que les élèves canadiens de 15 ans comptaient parmi les meilleurs au monde pour ce qui est des mathématiques, de la lecture, des sciences et de la résolution de problèmes. Parmi les 41 pays qui ont participé au programme, seuls les élèves de deux pays (Hong Kong—Chine et la Finlande) ont surpassé les Canadiens de 15 ans en mathématiques. Les jeunes Canadiens ont également obtenu de bons résultats dans trois autres domaines évalués dans le cadre du PISA. Seuls les élèves de la Finlande ont obtenu des résultats significativement supérieurs à ceux des élèves canadiens en lecture. En outre, seuls les élèves de la Finlande, du Japon, de Hong Kong—Chine et de la Corée ont eu un rendement significativement meilleur en sciences et en résolution de problèmes. Dans l'ensemble, en mathématiques, les élèves de toutes les provinces ont obtenu des résultats égaux ou supérieurs à la moyenne des pays membres de l'OCDE. De plus, les élèves de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Québec ont obtenu d'aussi bons résultats en mathématiques que ceux des pays classés aux premiers rangs. L'étude montre aussi que, dans presque toutes les provinces, le rendement des élèves est égal ou supérieur à la moyenne des pays de l'OCDE en lecture, en sciences et en résolution de problèmes. Selon l'étude, bien que les résultats des garçons soient supérieurs à ceux des filles en mathématiques, l'écart est faible au Canada. Les résultats de l'enquête peuvent être consultés à l'adresse suivante :

www.statcan.ca:8096/bsoic/francais/bsoic?catno=81-590-XIF2004001.

• **Système d'information amélioré sur les étudiants (initiative Lacunes statistiques II)**

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Le but du Système d'information amélioré sur les étudiants (SIAE) est de produire des dénombrements des étudiants inscrits et des diplômés pour la gamme complète d'établissements d'enseignement postsecondaire publics et du secteur sans but lucratif. Le SIAE vise à intégrer les données provenant des universités, des collèges communautaires et des programmes de métiers ou de formation professionnelle en un seul système d'information cohérent. Le SIAE fournit plus de détails sur les nouveaux domaines d'études, des renseignements sur le niveau des cours et des données sur l'éducation continue. Il est également conçu pour saisir les données des dossiers scolaires au fil du temps, en vue d'analyser le parcours des étudiants à travers le système d'enseignement postsecondaire. Il fournira des résultats sur le temps mis pour achever les études et sur la mobilité des étudiants entre les divers programmes, établissements et secteurs de compétence.

La première diffusion des données du SIAE, qui couvre les effectifs universitaires pour trois années universitaires, a eu lieu en juillet 2004, et les données sur les diplômés des universités ont été diffusées en janvier 2005. Les données diffusées en juillet 2004 révèlent qu'un nombre record d'étudiants s'étaient inscrits dans les universités canadiennes en 2001-2002. Ce nombre était supérieur au sommet enregistré en 1992-1993. Affichant la plus forte croissance en 10 ans, les effectifs universitaires ont augmenté de 4,3 % comparativement à 2000-2001, pour atteindre le chiffre record de 886 800. Les résultats peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.statcan.ca/Daily/Francais/040730/q040730b.htm.

L'après les résultats de janvier 2005, les étudiants universitaires ont obtenu un nombre record de baccalauréats et de maîtrises en 2001, année où le niveau global de grades, de certificats et de diplômes accordés par les universités a augmenté pour la troisième année consécutive. Dans l'ensemble, les universités ont décerné 178 000 grades, diplômes et certificats en 2001, ce qui représente une hausse de 0,8 % par rapport à 2000. Ce total coïncide presque avec le niveau record de 178 100 observé en 1996 et marque un redressement après le recul enregistré à la fin des années 1990. Les résultats complets peuvent être consultés à cette adresse : www.statcan.ca/Daily/Francais/050118/q050118b.htm.

• **Programme international pour le suivi des acquis des élèves**

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Le Programme international pour le suivi des acquis des élèves (PISA) est mis en œuvre collectivement par les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Le programme est conçu pour évaluer régulièrement le rendement des élèves de 15 ans en lecture, en mathématiques et en sciences au moyen d'un test international commun. Le PISA, qui a été mis en œuvre pour la première fois en 2000, est répété tous les trois ans, et chaque cycle fournit une évaluation détaillée dans l'un des trois domaines susmentionnés et une évaluation sommaire dans les deux autres. Au Canada,

Les résultats ont été diffusés à la fin de l'été 2005 et figureront dans le *Rapport sur le rendement* de 2005-2006.

STATISTIQUE DE L'ÉDUCATION

- Enquête sur les transitions au postsecondaire (initiative Lacunes statistiques II)

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Le programme de l'Enquête sur les transitions au postsecondaire a pour but de fournir des données qui permettent d'examiner les facteurs influant sur l'accès aux études postsecondaires et la poursuite de celles-ci, le financement des études postsecondaires et les obstacles financiers, les parcours en éducation, la mobilité, les transitions du milieu scolaire au monde du travail, les résultats sur le marché du travail, la poursuite d'autres études postsecondaires et la gestion de la dette. Cette information contribuera à l'élaboration de politiques et de programmes qui aideront les jeunes à réussir la transition vers le marché du travail. Le programme sur les transitions au postsecondaire comprend trois enquêtes : l'Enquête nationale auprès des diplômés (END) et les suivis auprès des diplômés (END et enquête de suivi), l'Enquête sur la participation aux études postsecondaires (EPEP) et l'Enquête auprès des titulaires d'un doctorat (ETD). L'END et son enquête de suivi sont réalisées auprès des nouveaux diplômés (deux et cinq ans après l'obtention du diplôme) sortant des établissements publics d'enseignement postsecondaire, y compris ceux qui ont déménagé aux États-Unis. L'EPEP est une enquête unique qui a été menée en 2002 auprès des jeunes de 18 à 24 ans (17 à 24 ans au Québec) et qui fournit des renseignements sur la gamme complète de choix d'études postsecondaires qui s'offrent aux jeunes terminant le secondaire. Les résultats ont été diffusés en septembre 2003. L'ETD, qui est réalisée chaque année, fournit des renseignements actuels sur les plans des étudiants ayant obtenu récemment leur doctorat en ce qui concerne la poursuite d'études, le travail et la mobilité.

En mai 2002, Statistique Canada a mené une enquête auprès de la promotion de 2000 des établissements publics d'enseignement postsecondaire au Canada (universités, collèges communautaires, écoles de métiers et de formation professionnelle). Selon l'enquête de 2002, dont les résultats ont été diffusés à la fin d'avril 2004, environ la moitié des étudiants de la promotion de 2000 ayant décroché un diplôme d'études collégiales ou un baccalauréat devaient de l'argent pour leurs études, principalement sous forme de prêts étudiants gouvernementaux. Parmi les nouveaux diplômés endettés, 1 personne sur 5 avait épongé sa dette deux ans après l'obtention du diplôme. En moyenne, les diplômés qui n'avaient pas repayé entièrement leur prêt étudiant avaient remboursé environ le quart de leur dette. Les titulaires d'un baccalauréat ayant une dette d'étudiant devaient en moyenne environ 20 000 \$, toutes sources confondues, et les diplômés des collèges devaient en moyenne près de 13 000 \$. Les résultats complets de l'enquête peuvent être consultés à cette adresse : www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/istpub_f.cgi?catno=81-595-MIF2004016.

Le Comité directeur national sur la déclaration, qui comprend Statistique Canada, mène cette initiative en tant que comité directeur des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le comité travaille en étroite collaboration avec le Comité consultatif des intervenants sur la déclaration, lequel est formé de représentants d'industries, d'associations industrielles et de groupes environnementalistes non gouvernementaux.

En 2004, Statistique Canada s'est vu confier la responsabilité de recueillir des données pour le nouveau système de déclaration des gaz à effet de serre. Le système a été conçu afin de répondre à quatre grands objectifs : appuyer le projet de système de réglementation des grands émetteurs finaux; répondre aux exigences de déclaration législatives provinciales et territoriales en matière de gaz à effet de serre et d'informations connexes; augmenter le niveau de détail de l'inventaire national des gaz à effet de serre qui est tenu par Environnement Canada; fournir aux Canadiens de l'information sur les émissions de gaz à effet de serre. Les données sont recueillies auprès d'entreprises canadiennes au moyen d'un système à guichet unique sécuritaire sur Internet qui a été harmonisé afin de répondre aux besoins des différents secteurs de compétence, d'éviter le double emploi dans la collecte des renseignements et de réduire au minimum le fardeau de réponse.

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

- Déclaration des émissions de gaz à effet de serre à l'appui des besoins statistiques et réglementaires

Les résultats détaillés de l'étude peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/lispub.fcgi?catno=21-006-X1F2005001.

- De 1951 à 2001, l'offre de terres agricoles cultivables a diminué de 4 %, alors que la demande de terres cultivées a augmenté de 20 %.
- En 2001, environ la moitié de l'espace urbain du Canada se trouvait sur des terres agricoles cultivables.

En janvier 2005, Statistique Canada a publié une étude spéciale sur l'usage urbain de terres agricoles à fort rendement au Canada. Dans le cadre de cette étude, on examine les tendances de l'utilisation de terres agricoles et non agricoles d'un bout à l'autre du Canada de 1951 à 2001. Voici les faits saillants :

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

- La perte de terres agricoles cultivables au Canada

La fabrication, les estimations de stocks de capital au cours du cycle de vie et les estimations des déchets d'usine génèrent durant divers processus de fabrication pendant la période de 1961 à 1996. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une étude de quatre ans menée en collaboration avec Ressources naturelles Canada en vue d'améliorer les statistiques sur les métaux recyclés, mais aussi d'estimer la quantité de ferraille qui pourrait être disponible dans l'économie canadienne. Le document, qui en est à la dernière étape de révision, sera publié en 2005.

Plus des deux tiers des jeunes qui fumaient au moment de l'enquête ont dit que leur père ou leur mère fumait. Par contre, seulement le tiers environ des enfants qui n'avaient jamais essayé de fumer ont dit que leur père ou leur mère fumait. En outre, 18 % des jeunes qui fumaient obtenaient généralement leurs cigarettes auprès de leurs parents.

L'enquête révèle qu'il existe un lien apparent entre la performance scolaire et l'usage du tabac. Seulement 12 % des élèves qui fumaient au moment de l'enquête ont dit que leurs résultats scolaires étaient supérieurs à la moyenne de leurs camarades de classe, comparativement à 40 % des élèves qui n'avaient jamais essayé de fumer. Alors que 28 % des fumeurs considéraient être des élèves inférieurs à la moyenne, 6 % seulement de ceux qui n'avaient jamais essayé de fumer avaient la même opinion d'eux-mêmes.

Les résultats détaillés de l'enquête peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://dissemination.statcan.ca/Daily/Francais/040614/q040614b.htm>.

STATISTIQUE DE L'ENVIRONNEMENT (initiative Lacunes statistiques II)

• Quantité d'eau, consommation d'eau et qualité de l'eau

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

L'année dernière, les travaux de développement de comptes concernant l'eau se sont déroulés comme prévu. Des progrès ont notamment été réalisés en ce qui concerne l'estimation des flux entrants et sortants d'eau de surface dans les bassins hydrographiques. Les données hydrométriques existantes recueillies par Environnement Canada ont été intégrées aux comptes. Les premiers résultats pilotes sur le taux de renouvellement de l'eau pour le bassin Mackenzie ont été produits. On adapte maintenant la méthode en vue de l'appliquer à d'autres bassins hydrographiques.

Des fonds ont été alloués dans le budget de 2004 pour la réalisation d'une enquête sur la consommation industrielle d'eau. La conception de cette enquête, qui sera mise en œuvre en 2006, est en cours. Une étude de faisabilité a été effectuée sur l'utilisation des registres des usines municipales de traitement des eaux comme sources de données sur la qualité de l'eau au Canada. Les résultats ont été positifs et Statistique Canada a obtenu les fonds, de nouveau grâce au budget de 2004, en vue de réaliser une enquête sur les usines de traitement des eaux qui aura lieu en 2006-2007.

• Circulation des déchets

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

Un document de recherche a été rédigé pour exposer une méthode permettant d'estimer la génération éventuelle de ferraille recyclable par modélisation des entrées-sorties. Il décrit le développement de données requis pour rendre la méthode opérationnelle, particulièrement en ce qui concerne les données sur

participer à ce genre d'enquête; d'évaluer les taux de réponse à l'enquête et à toutes les mesures directes de l'état de santé; d'évaluer les hypothèses de planification de l'enquête concernant la logistique et les coûts; d'évaluer les processus et le matériel d'enquête. L'essai a été réalisé dans la région sociosanitaire de Calgary d'octobre à décembre 2004.

L'essai de l'ECMS a été bien accueilli par la population de Calgary. Le taux de réponse, quoiqu'il n'ait pas atteint le niveau de qualité habituellement élevé obtenu par Statistique Canada, a été jugé acceptable pour ce genre d'activité statistique. L'essai a indiqué que le temps et les ressources nécessaires pour établir la clinique de l'ECMS et l'infrastructure requise étaient supérieurs aux estimations. De nombreux enseignements importants ont été tirés de l'essai en ce qui concerne la logistique de la mise en place et du fonctionnement de la clinique. Plus particulièrement, on a recueilli de l'information sur la dotation en personnel, la durée des visites à la clinique et l'établissement du calendrier de celles-ci, les systèmes de communication et de saisie des données, le caractère approprié de certaines mesures et la sélection des questionnaires. La conclusion globale de l'essai est que les Canadiens semblent être intéressés par une enquête de cette nature et l'appuyer, et que l'ECMS permettrait de produire des données de qualité sur l'état de santé de la population canadienne. Cependant, d'autres méthodes de collecte de données devront être étudiées en vue de déterminer si le modèle utilisé pour l'essai est celui qui donnera les meilleurs résultats dans les délais établis pour l'enquête et avec le budget disponible.

D'autres renseignements sur l'ECMS peuvent être obtenus à cette adresse : www.statcan.ca/francais/survey/household/measurements_f.htm.

● **Enquête sur le tabagisme chez les jeunes de 2002**

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.

L'objectif principal de l'Enquête sur le tabagisme chez les jeunes de 2002 était de fournir des renseignements à jour sur l'usage du tabac chez les élèves de la 5^e à la 9^e année et d'évaluer les changements survenus depuis l'enquête précédente réalisée par Statistique Canada en 1994. L'enquête, financée par Santé Canada, visait à aider à l'évaluation et à la mise en œuvre de politiques et de programmes de lutte contre le tabagisme. En outre, l'enquête de 2002 visait à recueillir des données de base sur la consommation d'alcool et de drogues par les élèves de la 7^e à la 9^e année, contribuant ainsi à la Stratégie canadienne antidrogue.

Environ 19 000 enfants répartis dans 955 classes sélectionnées au hasard parmi les écoles des 10 provinces ont participé à l'enquête. Ils représentaient plus de 2 millions d'élèves de la 5^e à la 9^e année, dont la plupart avaient entre 10 et 14 ans.

Les résultats de l'enquête indiquent que, de 1994 à 2002, le taux de tabagisme chez les jeunes Canadiens de la 5^e à la 9^e année a diminué de plus de la moitié. Un peu moins de 3 % de ces élèves, soit environ 54 000 jeunes, ont déclaré qu'ils fumaient au moment de l'enquête. Autrement dit, ils avaient fumé des cigarettes au cours des 30 derniers jours et avaient fumé plus de 100 cigarettes durant leur vie. Par comparaison, la proportion s'établissait à 7 % pour les mêmes niveaux scolaires huit ans auparavant.

Le premier article de ce rapport, intitulé « Trouble d'anxiété sociale — Plus que de la timidité » (www.statcan.ca/francais/freepub/82-003-SIF/2004000/anxiety_f.htm), révèle qu'en 2002, 750 000 Canadiens de 15 ans et plus (3 %) souffraient d'un trouble d'anxiété sociale. Ces personnes couraient aussi un risque beaucoup plus élevé de présenter un trouble dépressif majeur, un trouble panique ou une dépendance à l'alcool ou à la drogue, comparativement à l'ensemble de la population. Le trouble d'anxiété sociale est associé à un taux d'incapacité plus élevé, à une perception négative de l'état de santé physique et mentale, et à une insatisfaction à l'égard de la vie.

Le deuxième article, intitulé « Trouble bipolaire I, soutien social et travail » (www.statcan.ca/francais/freepub/82-003-SIF/2004000/bipolar_f.htm), indique qu'environ 450 000 personnes de 25 à 64 ans (2,6 %) étaient atteintes d'un trouble bipolaire I chronique. La dépendance à l'alcool, l'asthme, les migraines, l'obésité et le trouble panique étaient beaucoup plus fréquents chez ces personnes que dans l'ensemble de la population. Les personnes atteintes d'un trouble bipolaire I qui ont déclaré avoir un accès direct à un soutien tangible (p. ex. quelqu'un qui pouvait les aider dans leurs tâches ménagères) avaient plus de chances d'être employées que celles ayant moins facilement accès à un tel soutien.

Le troisième article, intitulé « Trouble panique et comportements d'adaptation » (www.statcan.ca/francais/freepub/82-003-SIF/2004000/panic_f.htm), révèle qu'environ 1,5 % de la population avait présenté un trouble panique au cours de l'année précédente. L'âge moyen au moment de la première manifestation est 25 ans. Les personnes atteintes d'un trouble panique étaient moins susceptibles de travailler et plus susceptibles d'être inaptes au travail de façon permanente que celles n'ayant jamais souffert de ce trouble. Les comportements d'adaptation négatifs, dont l'usage du tabac et la consommation d'alcool et de drogues, sont plus fréquents chez les personnes présentant un trouble panique.

Enfin, le quatrième article, intitulé « Dépendance à l'alcool et aux drogues illicites » (www.statcan.ca/francais/freepub/82-003-SIF/2004000/dependance_f.htm), indique qu'environ 640 000 personnes (2,6 % de la population à domicile de 15 ans et plus) avaient une dépendance à l'alcool et environ 195 000 (0,8 %), aux drogues illicites. Le taux de dépression était plus élevé chez ces personnes que dans l'ensemble de la population. L'abus d'alcool plus d'une fois par semaine est un facteur de risque d'un nouvel épisode dépressif, et la dépression est un facteur de risque de cas d'abus fréquents d'alcool.

• Enquête canadienne sur les mesures de la santé

Critère de rendement : Pertinence
Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

En collaboration avec Santé Canada et l'Agence de santé publique du Canada, Statistique Canada prévoit lancer l'Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS) à l'automne 2006. L'ECMS a pour but de surmonter les limites de l'information existante de surveillance de la santé grâce à la mesure directe d'indicateurs des maladies chroniques, des maladies infectieuses, de l'exposition aux produits toxiques pour l'environnement, de l'activité physique et de la condition physique auprès d'un échantillon national représentatif de 5 000 Canadiens de 6 à 79 ans. En prévision du lancement de l'ECMS, un essai a été réalisé en 2004-2005. Les objectifs principaux étaient : de déterminer si les Canadiens étaient disposés à

L'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) est réalisée chaque année en partenariat avec Santé Canada et l'Institut canadien d'information sur la santé. L'objectif principal de l'enquête est de recueillir des données sur la santé au niveau de géographie infraprovinciale (région sociosanitaire ou groupe de régions sociosanitaires) au cours des années impaires. Dans le cadre de ces cycles, on pose aux Canadiens des questions sur leur santé et leur bien-être, les facteurs qui influent sur leur santé et leur utilisation des services de santé. Durant les années paires, la taille de l'échantillon de l'ESCC est plus petite, ce qui permet d'étudier des sujets précis plus en détail. L'ESCC de 2002 avait pour thème la santé mentale et le bien-être, sujets qui ont par la suite formé l'élément central d'une série d'articles et d'un troisième rapport annuel sur la santé des Canadiens.

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

• Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes — Santé mentale et bien-être

Statistique Canada a participé à l'élaboration et à la création de ces indicateurs, et a fourni les données pour la production de plus de 70 % d'entre eux. Les indicateurs de la santé comparables ont été publiés sur le site Web de Statistique Canada en décembre 2004 et peuvent être consultés par le public à l'adresse suivante : (www.statcan.ca/français/freepub/82-401-XIF/2002000/index_f.htm). Le projet des indicateurs a présenté un défi, mais aussi une excellente occasion d'élargir la gamme de données sur la santé pour concevoir des indicateurs statistiques susceptibles de jouer un rôle important dans la surveillance permanente de la santé de la population et d'offrir à cette dernière les moyens d'évaluer le rendement du système de santé actuel.

En février 2003, les premiers ministres du Canada ont conclu un deuxième accord en matière de santé. L'un des éléments clés de cet accord est l'engagement des secteurs de compétence fédéraux, provinciaux et territoriaux de publier une série d'indicateurs à l'intention de leurs citoyens respectifs. Plusieurs ajouts ont été faits à la gamme d'indicateurs établie lors de la signature du premier accord (celle-ci a été publiée en septembre 2002). Les nouveaux indicateurs comprennent des domaines sur lesquels s'est concentré le deuxième accord, à savoir l'accès aux soins de santé primaires et la qualité de ces derniers, ainsi que la couverture des médicaments onéreux.

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

• Indicateurs de la santé

STATISTIQUE DE LA SANTÉ

Le rapport complet de l'étude peut être consulté sur Internet à cette adresse : www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/ispub_freg/canno_89-597-XIF/2001001.

L'école, d'après les déclarations des parents (fondées sur ce qu'ils savaient du travail scolaire de leur enfant, y compris les bulletins).

STATISTIQUES SUR LES AUTOCHTONES

- Initiative des données relatives aux Autochtones

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations.

En mars 2005, Statistique Canada a achevé une étude de deux ans sur la mise en place éventuelle d'un programme permanent de statistiques sur les Autochtones. L'étude avait pour but d'examiner diverses composantes du programme (c.-à-d. les enquêtes menées dans les réserves et hors des réserves, les statistiques sur le secteur public des Premières nations, les projections et les estimations démographiques concernant les Autochtones, ainsi que la création d'une capacité statistique) et de tester les aspects opérationnels et liés aux domaines spécialisés importants d'un tel programme. Un rapport sera publié à l'automne 2005, ce qui permettra d'élaborer des options de mise en œuvre et de financement d'un programme permanent de statistiques sur les Autochtones. Ce programme pourrait fournir des renseignements importants nécessaires pour produire des rapports sur les résultats et les progrès, et permettrait à Statistique Canada de répondre aux besoins de données qui émergeront des discussions en cours entre le gouvernement du Canada et les groupes autochtones.

- Enquête auprès des peuples autochtones — Les enfants qui vivent hors réserve

Critère de rendement : Pertinence

Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.

L'Enquête auprès des peuples autochtones (EAPA) de 2001 a été élaborée en partenariat avec plusieurs organismes autochtones nationaux ainsi qu'avec certains ministères et organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux. En juillet 2004, en se basant sur les résultats de l'EAPA, Statistique Canada a publié un rapport sur la santé, le niveau de scolarité et la langue des enfants métis, inuits et nord-amérindiens qui vivent hors réserve. Voici quelques faits saillants du rapport :

- L'autoévaluation de la santé des enfants autochtones vivant hors réserve diffère légèrement de celle de l'ensemble des enfants canadiens. Parmi la population autochtone vivant hors réserve, les parents de 83 % des enfants de cinq ans et moins ont déclaré que la santé de ceux-ci était très bonne ou excellente, comparativement à 90 % pour l'ensemble des enfants canadiens.
- Les enfants autochtones vivant hors réserve participent assidûment à des activités parascolaires. Ainsi, 71 % d'entre eux participaient à des activités sportives au moins une fois par semaine, 34 % passaient du temps avec des aînés au moins une fois par semaine, 31 % participaient à des activités artistiques et musicales et 30 %, aux activités de clubs ou de groupes de jeunes, de joueurs de tambour ou de danse au moins une fois par semaine, tandis que 21 % faisaient du bénévolat dans la collectivité ou à l'école au moins une fois par semaine.
- Il existe une corrélation entre la participation fréquente à des activités parascolaires et la performance scolaire. Les enfants autochtones vivant hors réserve qui participaient fréquemment à ce genre d'activités étaient plus susceptibles que les autres de très bien réussir à

● Recensement de l'agriculture de 2001

La diffusion de la publication *Un coup d'œil sur l'agriculture canadienne* en juin 2004 a mis le point final à la gamme de produits du Recensement de 2001. « *Coup d'œil* » met les données du recensement à la portée de tous les Canadiens grâce à des articles analytiques, qui sont jugés particulièrement intéressants par les enseignants, auxquels est offerte une trousse de l'enseignant en ligne complémentaire (www.statcan.ca/francais/bits/agric04/lesson_f.htm). Chaque leçon est assortie d'une version électronique de l'article original figurant dans l'ouvrage, y compris des photos, des graphiques et des tableaux. Afin de soutenir l'intérêt des enseignants, les leçons ont été diffusées en cinq étapes de juin 2004 à mars 2005. La stratégie a été très fructueuse, car le nombre d'appels de fichiers de la trousse est monté en flèche après chaque diffusion et a excédé le nombre enregistré pour d'autres éléments de la gamme de produits électroniques du Recensement de l'agriculture. Tous les produits sont disponibles en ligne dans le module Recensement de l'agriculture de 2001 à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/agensus2001/index_f.htm.

● Recensement de l'agriculture de 2006

Les changements apportés en vue du Recensement de la population de 2006 ont aussi été effectués en vue du Recensement de l'agriculture qui aura lieu le 16 mai 2006. En effet, les répondants posteront les questionnaires remplis pour qu'ils soient acheminés vers un centre de traitement haute sécurité central, ce qui exclut le besoin de recenseurs dans les régions et répond aux préoccupations de longue date en matière de confidentialité des renseignements personnels, particulièrement dans les régions rurales. Les répondants pourront aussi remplir leur questionnaire de façon électronique. Aussi tôt que son contenu a été approuvé par les membres du Cabinet en avril 2005, le questionnaire de Recensement de l'agriculture de 2006 a été affiché sur le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca/francais/agensus2001/index_f.htm). Un an plus tôt, le Test du recensement de mai 2004 avait fourni les mesures quantitatives et qualitatives requises pour perfectionner le contenu proposé du questionnaire ainsi que les systèmes de collecte et de traitement des données pour le Recensement de 2006. La version Internet du questionnaire, auquel tous les exploitants agricoles canadiens auront accès pour la première fois en 2006, a été un des éléments de traitement réussis du Test du recensement de 2004. Le développement des systèmes de traitement s'est poursuivi durant l'exercice 2004-2005. Durant la dernière année avant la tenue du recensement, le Programme de communications du recensement a pris de l'élan en visant à sensibiliser le public au projet grâce au soutien de tiers, à des contacts avec le public et à une exposition aux médias. Le Programme de communications du recensement a toujours appuyé conjointement le Recensement de la population et le Recensement de l'agriculture; cependant, le Recensement de 2006 marque une rupture de cette tradition, car le programme du Recensement de l'agriculture se chargera de cibler certains aspects des communications durant la période menant au jour du recensement, tout en continuant de profiter d'activités rentables, comme la publicité payante planifiée.

www12.statcan.ca/francais/census06/index.cfm.

On peut obtenir de plus amples renseignements sur le Recensement du Canada de 2006 à cette adresse :

Six ministères et organismes fédéraux (Ressources humaines et Développement des compétences Canada, Développement social Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada, Patrimoine canadien, la Société canadienne d'hypothèques et de logement, et Citoyenneté et Immigration Canada) ont versé, en tout, 52,3 millions de dollars pour financer un recensement complet qui fournira des renseignements essentiels sur plusieurs caractéristiques socioéconomiques de la population canadienne. Statistique Canada affectera également 6 millions de dollars supplémentaires au projet du recensement.

Le 16 mai 2006, le Canada mènera son 20^e Recensement de la population depuis la Confédération. Plusieurs changements importants sont en cours en prévision de ce recensement. Par exemple, pour la première fois, les Canadiens pourront remplir leur questionnaire au moyen d'une application en ligne sécuritaire et efficace. Les questionnaires seront envoyés par la poste à environ 70 % des habitants du pays et le suivi concernant l'information manquante sera centralisé. Les recenseurs des régions n'examineront plus les questionnaires remplis et la saisie manuelle des données sera remplacée par la technologie de pointe de reconnaissance intelligente de caractères. Par conséquent, les Canadiens auront le choix entre une gamme de méthodes de réponse et bénéficieront d'une meilleure protection des renseignements personnels. La diffusion des résultats du recensement sera également plus rapide. Le Test du recensement réalisé en 2004 a permis de valider les nouvelles méthodologie et technologie au moyen d'un échantillon de 300 000 ménages. Le taux de réponse à ce Test du recensement à participation volontaire a été de 65 %, chiffre comparable à ceux obtenus lors des tests antérieurs, et 10 % ont rempli le questionnaire en ligne, sans aucune communication publique. Le test a prouvé la viabilité de tous les processus et systèmes importants, et il a indiqué qu'il fallait apporter quelques améliorations qui seront mises en application dans le cadre du Recensement de 2006, lequel permettra de recueillir des renseignements auprès de quelque 13,5 millions de logements.

• Recensement de la population de 2006

www12.statcan.ca/francais/census01/home/index.cfm.

En outre, dans ses efforts permanents en vue de fournir une plus grande quantité de données de recensement historiques aux utilisateurs, Statistique Canada a produit quatre profils intitulés Profils de secteurs électroniques du Recensement de 1996, qu'il a diffusés et mis gratuitement sur son site Web dans le module Recensement du Canada de 2001. Ce module peut être consulté à l'adresse suivante :

- la base de données du Profil de la population autochtone;
- d'autres données sur la santé à l'échelle des régions socio-sanitaires dans les sous-modules Internet Profils des communautés de 2001 et Profil de la population autochtone de 2001;
- une fonctionnalité cartographique pour le Profil des circonscriptions électorales fédérales de 2001 (selon l'ordonnance de représentation de 2003);
- le fichier de microdonnées à grande diffusion du Recensement de 2001 à l'intention des chercheurs.

Pertinence de l'information statistique

Dans le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) de 2004-2005, plusieurs responsables de programmes statistiques ont indiqué les activités qu'ils ont planifiées en vue de fournir l'information statistique requise pour éclairer l'élaboration des politiques et les prises de décisions (section 4.1 du RPP), ainsi que pour faire face aux nouveaux défis et préoccupations. En outre, un certain nombre d'entre eux ont apporté des modifications à leur programme statistique en vue de tenir compte des commentaires directs de leurs clients et des conseils externes.

La présente section donne une description des initiatives achevées en 2004-2005 en ce qui a trait à la pertinence de l'information statistique. Les résultats d'enquête sont résumés et un hyperlien vers le site Web de Statistique Canada est fourni à l'intention des lecteurs souhaitant obtenir des renseignements plus détaillés. L'information couvre neuf grands thèmes : le Recensement de la population; le Recensement de l'agriculture; les statistiques sur les Autochtones; la statistique de la santé; la statistique de l'environnement; la statistique de l'éducation; les collectivités canadiennes; les statistiques sur la criminalité et la violence; l'économie canadienne et le marché du travail.

RECENSEMENT DE LA POPULATION

Critère de rendement : Pertinence *Produire l'information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques éclairées et la prise de décisions stratégiques.*

• Résultats du Recensement de la population de 2001

Durant l'exercice 2004-2005, le cycle de diffusion des données du Recensement de 2001 s'est conclu par la diffusion de données de recensement détaillées sur les caractéristiques démographiques, sociales et économiques de la population. D'importants produits Internet standardisés, spécialisés et de référence ont été diffusés gratuitement sur le site Web de Statistique Canada au moyen du module Recensement du Canada de 2001. Ces produits comprennent :

- plus de 70 tableaux thématiques supplémentaires pour divers thèmes et niveaux de détail géographique;
- plus de 12 rapports techniques et guides de l'utilisateur supplémentaires portant sur divers sujets;

Section II : Analyse du rendement par résultat stratégique

L'objectif fondamental de Statistique Canada est la production d'information statistique pertinente et fiable. La confiance du public dans la qualité de cette information est également essentielle. Si l'information devient suspecte, la crédibilité de l'organisme est remise en question et sa réputation en tant que source objective et autonome d'information fiable est menacée. La gestion de la qualité de l'information statistique joue donc un rôle essentiel dans la gestion globale de l'organisme.

Statistique Canada définit la qualité de l'information statistique en fonction de l'« adéquation des données à leur utilisation ». Pour évaluer la qualité de l'information, l'organisme utilise les six éléments de son cadre d'assurance de la qualité (www.statcan.ca/bso/c/francais/bso/c?catno=12-586-X&CHROPG=1) qui sont définis dans le tableau ci-dessous.

Critère de rendement	Définition	Pages
Pertinence de l'information	Degré d'adéquation entre l'information statistique et les besoins des clients. L'information disponible doit permettre de clarifier les enjeux qui importent le plus aux utilisateurs des données. L'information produite est nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques et la prise de décisions, ainsi que pour faire face aux nouvelles questions. On apporte aussi des changements aux programmes statistiques, à la suite de consultations externes, afin de produire de l'information encore plus pertinente pour les utilisateurs de données.	14-39
Exactitude de l'information	Degré de concordance entre l'information statistique et la description fidèle du phénomène qu'elle doit mesurer. Il est généralement exprimé en fonction de l'erreur dans les estimations statistiques et se répartit traditionnellement en deux composantes : le biais (erreur systématique) et la variance (erreur aléatoire). On décrit également le degré d'exactitude selon les principales sources d'erreurs susceptibles de produire des données inexactes (p. ex. une couverture incomplète, l'erreur d'échantillonnage, la non-réponse [telle qu'indiquée par les taux de réponse] et les profils de révision des données statistiques).	40-46
Actualité de l'information	Temps qui s'écoule entre la fin de la période de référence des données et le moment où cette information est publiée. Le respect des dates de diffusion préétablies pour les séries courantes constitue le principal critère dont dispose l'organisme pour mesurer le rendement en ce qui a trait à l'actualité de l'information. Les dates de diffusion pour l'année à venir sont affichées sur le site Web de Statistique Canada à l'adresse suivante : www.statcan.ca .	47-48
Accessibilité à l'information	Facilité avec laquelle on peut obtenir l'information statistique. Il peut s'agir aussi bien de la facilité d'accès que de la convivialité du format ou du support qui sert à obtenir l'information. Les deux principaux indicateurs de rendement liés à ce critère sont l'accès par l'intermédiaire des médias et l'accès par Internet.	49-51
Interprétation des données	Dépend de la disponibilité des renseignements supplémentaires et des métadonnées nécessaires pour permettre une interprétation et une utilisation correctes. Ces renseignements comprennent habituellement les concepts sous-jacents, les variables et les classifications utilisées, les méthodes de collecte et de traitement des données, ainsi que les indications de l'exactitude des données statistiques.	52
Cohérence de l'information	Degré de compatibilité entre l'information statistique et d'autres données statistiques à l'intérieur d'un vaste cadre analytique au fil du temps. L'utilisation de concepts, de classifications et de populations cibles normalisées favorise la cohérence, tout comme l'utilisation de méthodes communes à l'ensemble des enquêtes.	53-54

En 2004-2005, plusieurs initiatives ont été considérées comme des priorités par Statistique Canada : les recensements de la population et de l'agriculture de 2006; Lacunes statistiques II; le Programme de statistiques sur les Autochtones; le programme de la statistique de la santé; l'élaboration d'un nouveau cadre pour le programme de la statistique juridique; le projet du Système d'information sur les sciences et la technologie; le projet des résultats économiques chez les immigrants; le remaniement de l'Enquête sur la population active. Parmi ces initiatives, le Test du recensement, qui a été réalisé en mai 2004 en prévision des recensements de 2006, a été l'un des principaux défis qu'a dû relever l'organisme.

On prévoit apporter plusieurs modifications importantes aux prochains recensements, y compris l'envoi par la poste des questionnaires à quelque 70 % des ménages, l'offre d'une option de déclaration en ligne, ainsi que l'intégration et le traitement automatisés des questionnaires retournés par la poste et par Internet et de ceux auxquels on a répondu par téléphone. Le Test du recensement a permis à Statistique Canada de mettre à l'essai ses nouveaux systèmes de géographie et de registre des adresses de nombreux éléments de l'infrastructure informatique et plusieurs modifications apportées aux questionnaires du recensement. L'essai a été couronné de succès et l'évaluation a montré que le nouveau processus est fondamentalement valable et fonctionnel, et que les taux de réponse par Internet sont encourageants. Dans le présent rapport, la section II, intitulée Analyse du rendement par résultat stratégique, comprend une description des résultats obtenus en regard des priorités et d'autres initiatives importantes de l'organisme. L'information est présentée conformément au cadre d'assurance de la qualité de Statistique Canada et les résultats stratégiques sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2004-2005.

En 2003-2004, en réponse aux contraintes financières éprouvées dans de nombreux secteurs, Statistique Canada a lancé l'Initiative de rationalisation stratégique (IRS), dans le cadre de laquelle la charge de travail et le déroulement des opérations dans divers secteurs de l'organisme ont été examinés et améliorés afin d'accroître l'efficacité sans nuire à la qualité des données. L'initiative s'est poursuivie en 2004-2005. L'IRS est également devenue une occasion pour l'organisme de mieux se positionner pour répondre aux nouveaux besoins en information que suscitent les initiatives gouvernementales. Voici quelques-unes des activités :

- la simplification des questionnaires de l'Enquête annuelle des manufactures afin de les rendre compatibles avec les principes comptables généralement reconnus;
- la réduction de l'infrastructure des bureaux régionaux;
- la gestion améliorée du portefeuille de grandes entreprises répondantes;
- la prise de mesures pour faciliter la déclaration électronique des données;
- une plus grande utilisation des données fiscales administratives.

Environnement opérationnel et défis

Environ 92 % du budget total de Statistique Canada est alloué aux programmes statistiques dictés par la loi, les instruments réglementaires et les obligations contractuelles. Pour établir ses priorités, l'organisme se fie aux avis de ses intervenants, dont le principal est le Conseil national de la statistique. En outre, un réseau de comités consultatifs dans les grands secteurs statistiques veille à ce que les produits des programmes soient pertinents. Un système de planification rigoureux a également été mis en place pour établir un équilibre entre les nombreuses priorités, qui sont souvent conflictuelles, et pour surveiller le progrès des initiatives approuvées. Le système de contrôle de la planification et du rendement de l'organisme assure le maintien de l'efficacité des programmes statistiques en rattachant les plans stratégiques et opérationnels ainsi que le rendement des programmes aux ressources allouées et aux résultats à atteindre. Les priorités sont définies en fonction des programmes, des domaines techniques ou des secteurs de direction qui requièrent le plus d'attention au cours de la période de planification.

Valeurs de Statistique Canada

Statistique Canada reconnaît que les répondants aux enquêtes constituent son atout le plus précieux. En effet, leur bonne volonté et leur collaboration lui permettent de produire de l'information fiable grâce aux résultats d'enquêtes. L'organisme s'engage à respecter deux principes fondamentaux à leur égard : le premier consiste à protéger les **renseignements personnels** qu'ils lui confient et le deuxième, à trouver des moyens novateurs de **réduire le temps passé à remplir** les questionnaires d'enquêtes et à essayer d'utiliser les données existantes afin de réduire au minimum le nombre d'enquêtes.

Bien qu'une part croissante des renseignements de Statistique Canada provienne de données administratives existantes, la plupart sont encore recueillis au moyen d'enquêtes auprès des entreprises et des ménages. Au cours de la dernière année, l'organisme a continué d'utiliser les dossiers administratifs et d'explorer d'autres moyens, comme la déclaration électronique, afin de minimiser le fardeau des répondants. La section IV, Autres sujets d'intérêt, comprend un aperçu des initiatives qui ont été réalisées en 2004-2005 dans le but de réduire le fardeau de réponse.

Engagements à l'égard de l'amélioration continue

Les valeurs et engagements publics

adresse : www.statcan.ca/francais/rdc/index_f.htm.

obtenir de plus amples renseignements sur les CDR dans le site Web de Statistique Canada à cette université sécuritaire, les microdonnées des enquêtes sur la population et les ménages. On peut en matière de politiques. Les CDR permettent aux chercheurs d'utiliser, dans un environnement la capacité de recherche dans le domaine social au Canada et d'appuyer les spécialistes de la recherche (Canada, le Conseil de recherches en sciences humaines et un groupe d'universités en vue d'augmenter

- Le programme des *centres de données de recherche* (CDR) est une initiative lancée par Statistique Canada aux produits de données électroniques courants de Statistique Canada moyennant des frais nominaux. On peut obtenir de plus amples renseignements sur cette initiative à l'adresse suivante : www.statcan.ca/francais/D/dli/dli_f.htm.

Les partenariats et les arrangements de partage des coûts avec d'autres ministères ou organismes ainsi que d'autres secteurs de compétence et organisations externes représentent un aspect intrinsèque de la réalisation de programmes depuis les années 1980. Ces liens sont essentiels dans l'élaboration de plans d'affaires efficaces. Statistique Canada continuera d'encourager de tels arrangements au cours de la période de référence étant donné qu'ils ont prouvé qu'ils étaient utiles non seulement pour répondre aux besoins des intervenants, mais aussi à ceux du système statistique national et de la communauté de recherche au Canada. Voici la description de certaines initiatives de partenariat :

- Statistique Canada fournit aux *coordonnateurs statistiques provinciaux et territoriaux* une vaste gamme de produits d'information leur permettant de répondre aux besoins en information statistique de leurs administrations respectives.
- Dans le domaine de la statistique de la santé, Statistique Canada établit ses priorités en collaboration avec l'*Institut canadien d'information sur la santé, Santé Canada*, la Conférence fédérale-provinciale-territoriale du *Comité consultatif des sous-ministres de la santé* sur la gouvernance et la responsabilité, la nouvelle Agence de santé publique du Canada et d'autres organismes connexes.

- Le *Conseil des statistiques canadiennes de l'éducation* est une équipe de gestion mixte composée de membres de Statistique Canada et du Conseil des ministres de l'Éducation (Canada). Ce groupe, qui est composé du statisticien en chef et des sous-ministres provinciaux et territoriaux de l'Éducation, prodigue des conseils au statisticien en chef au sujet du programme de la statistique de l'éducation à Statistique Canada.

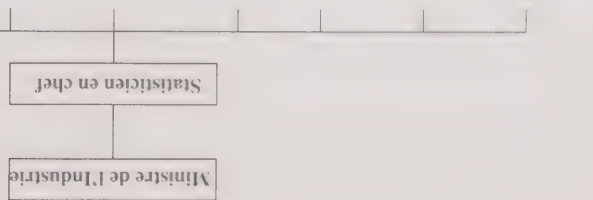
- Le *Conseil de l'information juridique*, qui se compose de sous-ministres fédéraux et provinciaux responsables des politiques et des programmes en matière de justice ainsi que du statisticien en chef, fait des recommandations à ce dernier au sujet du programme de la statistique juridique du Centre canadien de la statistique juridique de Statistique Canada.

- Le *Groupe de recherche sur les politiques*, qui est commun à plusieurs ministères et organismes, établit les priorités de Statistique Canada conformément à l'initiative Lacunes statistiques II, en réponse aux demandes d'information horizontale dans les domaines suivants : l'économie fondée sur le savoir, la croissance économique, la cohésion sociale, le développement humain et les défis et possibilités à l'échelle mondiale.

- Certains *distributeurs secondaires* du secteur privé sont titulaires d'une licence leur permettant de reconditionner et de revendre des données statistiques. Ces entreprises fournissent des données de Statistique Canada à valeur ajoutée visant à répondre aux besoins particuliers des consommateurs et des spécialistes des marchés interentreprises. En outre, plus de 100 entreprises sont titulaires d'une licence leur permettant de redistribuer des livres, des périodiques et des produits sur CD-ROM au nom de Statistique Canada.

- L'*Initiative de démocratisation des données* offre au monde universitaire un accès abordable et équitable aux données de Statistique Canada. Grâce à ce programme, 67 collèges et universités ont

Tableau 1 : Besoins en ressources de 2004-2005 par secteur de programme et secteur d'activité



Secteur d'activité	SCA	Statistique sociale	Statistique du commerce et des entreprises	Etudes SCA	Analyse SCA	Commun- SCA	Informa- SCA	Services de gestion	Sous- totaux	Recettes nettes en vertu d'un crédit	Total
--------------------	-----	---------------------	--	------------	-------------	-------------	--------------	---------------------	--------------	--------------------------------------	-------

en millions de dollars

Statistique économique	132,71	82,27	65,67	91,0	34,1	22,4	140,4	93,2	23,1	469,8	70,0	399,8
Statistique et sociale	103,0	100,5	103,0	0,0	0,0	0,0	13,3	19,0	1,1	70,9	12,9	58,0
Recensement de la population	37,5	39,3	38,9	0,0	0,0	0,0	12,9	23,3	1,6	77,0	13,6	64,1
Ensemble du programme	170,2	121,5	104,4	103,0	32,6	38,9	95,3	85,0	39,6	564,6	130,0	434,6
	100,5	34,9	22,4	172,4	122,5	26,7	116,4	24,7	546,4	130,0	475,2	462,8

Notes :

1. Les chiffres en caractères ordinaires correspondent aux dépenses prévues pour 2004-2005.
2. Les chiffres en italique correspondent aux autorisations totales en 2004-2005.
3. Les chiffres en caractères gras correspondent aux dépenses ou recettes réelles en 2004-2005.

Outre la structure organisationnelle décrite ci-dessus, Statistique Canada emploie une structure matricielle pour régir la planification de ses opérations ainsi que pour répartir et gérer ses ressources. Par exemple, pour une enquête donnée, les secteurs spécialisés (secteurs de programme) utilisent les services centralisés de spécialistes de la méthodologie d'enquête, du développement de systèmes, de la collecte et du traitement des données d'enquête. Cette structure matricielle a permis à Statistique Canada de consolider ses fonctions d'infrastructure pour en arriver à une plus grande efficacité, se donner plus de souplesse et maintenir des centres d'expertise technique. Les ressources financières sont gérées à la fois du point de vue d'un secteur spécialisé (programme) et de celui d'un secteur de service (fonctionnelle). L'organisme forme aussi des équipes de projet ponctuelles pour résoudre de façon créative les problèmes techniques ou ceux liés aux programmes. Ces équipes de projet sont multidisciplinaires et transcendent les liaisons organisationnelles et de programmes.

Rendement global de l'organisme

Mandat, rôles et responsabilités

Le mandat de Statistique Canada provient principalement de la *Loi sur la statistique*. En vertu de cette loi, l'organisme a pour rôle, sous l'autorité du ministre de l'Industrie, de recueillir, de dépouiller, d'analyser et de publier de l'information statistique sur les conditions économiques, sociales et générales du pays et de ses citoyens. Ces activités sont particulièrement importantes dans une société ouverte et démocratique, puisqu'elles permettent de communiquer une information objective aux Canadiens et à leurs représentants élus sur l'évolution de notre société et de notre économie. Les entreprises, les organisations syndicales et les organismes à but non lucratif se servent également des produits d'information de l'organisme pour prendre des décisions éclairées.

Statistique Canada joue aussi le rôle de coordonnateur et de leader pour ce qui est du système statistique du pays. Par conséquent, l'organisme a établi plusieurs partenariats aux échelons fédéral, provincial et territorial. Les Canadiens ont tiré avantage de ces partenariats de nombreuses façons, entre autres par l'amélioration de la qualité des données grâce à des méthodes d'enquête plus facilement comparables; par la réduction du fardeau de réponse au moyen de l'utilisation de dossiers administratifs ainsi que du partage de données; par l'échange des meilleures pratiques entre les participants.

Les données de Statistique Canada sont utilisées à des fins de législation et de réglementation, ce qui comprend : la répartition des fonds fédéraux aux provinces (*Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*) ; la répartition des recettes fiscales fédérales-provinciales (taxe de vente harmonisée) ; l'indexation de différents types de versements fédéraux aux bénéficiaires et de crédits d'impôt (*Loi de l'impôt sur le revenu*) ; l'établissement des critères d'admissibilité pour les prestations de retraite supplémentaires (*Loi sur l'assurance-emploi*) ; la détermination de la répartition des sièges du Parlement dans les provinces et la définition des circonscriptions électorales (*Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*) ; la désignation des régions nécessitant des services bilingues de la part du gouvernement fédéral (*Loi sur les langues officielles*) ; la mesure de la prévalence de sous-populations étant la cible principale du programme fédéral d'équité en matière d'emploi (*Loi sur l'équité en matière d'emploi*). La liste complète des lois fédérales qui donnent à l'organisme le mandat de recueillir ou de fournir des renseignements particuliers figure à la section IV du présent document.

Organisation

Le ministre de l'Industrie est le ministre responsable de Statistique Canada devant le Parlement. L'organisme est dirigé par le statisticien en chef du Canada, qui est secondé par sept statisticiens en chef adjoints (SCA) : quatre sont responsables de secteurs de programme et trois, des opérations techniques et de gestion à l'appui des programmes opérationnels. Le tableau qui figure à la page suivante fournit un aperçu de l'organisation et des ressources allouées par secteur d'activité.

Renseignements sommaires

Statistique Canada

Raison d'être : Le mandat de Statistique Canada consiste à fournir aux Canadiens des statistiques et des produits statistiques objectifs et impartiaux, des services et des analyses sur l'économie et la société canadienne qui sont pertinents et qui répondent aux questions d'actualité, remplissent les exigences légales et sont de bonne qualité.

Ressources financières (en millions de dollars)

Dépenses prévues	434,6	Total des autorisations	475,2	Dépenses réelles	462,8
------------------	-------	-------------------------	-------	------------------	-------

Ressources humaines

Effectif prévu	5 188	Effectif réel	5 436	Différence	248
----------------	-------	---------------	-------	------------	-----

Résumé du rendement de l'organisme pour chaque résultat stratégique, priorité et engagement

Résultat stratégique

Fournir aux Canadiens des statistiques et des produits statistiques objectifs et impartiaux, des services et des analyses sur l'économie et la société canadienne qui sont pertinents et qui répondent aux questions d'actualité, remplissent les exigences légales et sont de bonne qualité.

Priorités et engagements précis de 2004-2005 (non inclus dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses réelles 2004-2005	Résultats prévus et situation actuelle
Recensement de la population de 2006	43,2	41,4	pp 14-15
Programme de statistiques sur les Autochtones	4,7	4,8	pp 17-18
Programme de la statistique de la santé de la population canadienne	17,8	16,2	pp 18-21
Lacunes statistiques II	19,5	18,9	pp 21-24, 27, 28-29, 32-37

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

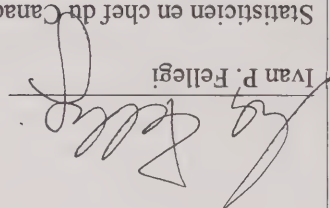
I submit for tabling in Parliament, the **2004-2005** Departmental Performance Report (DPR) for **Statistics Canada**.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports* :

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It uses an approved Business Lines structure;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.

Statisticien en chef du Canada

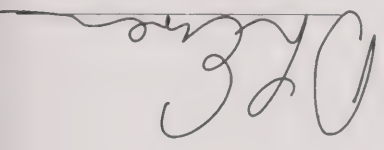
Ivan P. Fellegi



aperçu des principaux développements en vue des recensements de la population et de l'agriculture, qui auront lieu le 16 mai 2006 et dans le cadre desquels les Canadiens pourront répondre à l'aide d'une application en ligne sécuritaire. En outre, on y trouve des données statistiques sur plusieurs sujets importants aux yeux des Canadiens : la santé, l'éducation, les Autochtones, les collectivités canadiennes, l'environnement, l'économie et la criminalité. Le rapport fait également ressortir les grandes conclusions dans ces domaines et comprend des hyperliens vers le site Web de l'organisme pour les lecteurs désireux de consulter les publications intégrales. Enfin, il fournit l'assurance que des mesures strictes sont en place à Statistique Canada pour garantir des normes statistiques de bonne qualité et une gestion financière responsable.

En tant que membre du Portefeuille de l'Industrie, Statistique Canada a contribué au développement industriel et économique de notre pays. Le travail et les contributions de l'organisme font partie intégrante des efforts généraux du gouvernement consentis dans le but de créer et de favoriser des occasions qui reflètent à la fois le caractère économique et le caractère social du Canada. Grâce à ces efforts, nous investissons dans les gens, nos entreprises et notre avenir — nous obtiendrons alors une économie plus dynamique et prospère pour l'ensemble des Canadiens.

J'ai le plaisir de présenter le *Rapport sur le rendement* de Statistique Canada pour l'exercice 2004-2005.



Le ministre de l'Industrie,
David L. Emerson

Section I : Survol

Message du Ministre

Une des grandes priorités du gouvernement du Canada consiste à bâtir une économie qui pourra relever les défis du XXI^e siècle, une économie axée sur le savoir et la technologie et d'orientation mondiale. À l'appui de cet objectif, Statistique Canada et les 14 membres du Portefeuille de l'Industrie encouragent la recherche de base et la recherche avancée innovatrices, favorisent la commercialisation et l'adoption de nouvelles technologies et appuient l'échange d'idées novatrices à l'échelle des secteurs de notre économie. Nous nous affirmons également à nouer de nouvelles relations et à resserrer les relations actuelles avec des partenaires internationaux, notamment dans les marchés naissants, en sciences et dans les domaines techniques spécialisés. Un des éléments essentiels de ce travail est un ensemble de règlements et de lois du marché qui favorisent l'innovation et la croissance stable. Grâce à nos efforts, le Portefeuille de l'Industrie contribue à l'édification d'une économie de classe mondiale axée sur le talent, les idées et l'initiative.

Le Portefeuille de l'Industrie compte Statistique Canada et 14 autres ministères ou organismes fédéraux, sociétés d'Etat ou organismes quasi-judiciaires. Ensemble, ces organisations contribuent à faire avancer le développement industriel et économique du Canada et favorisent le progrès en sciences et en technologie. L'avancement de ces priorités améliore l'état général de l'économie canadienne, donne l'occasion à l'ensemble des Canadiens de participer à notre développement économique et à notre prospérité, et contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens.

De nombreuses initiatives du Portefeuille de l'Industrie prennent appui sur nos investissements stratégiques en recherche et en développement, et aident à mettre sur le marché des percées scientifiques et technologiques financées par les deniers publics. D'autres grands programmes et activités favorisent la croissance des entreprises et aident les secteurs industriels à faire preuve d'une plus grande innovation. Ensemble, les initiatives du Portefeuille de l'Industrie — et avant tout les résultats de ces initiatives — favorisent les adaptations et les transformations qu'exige l'économie mondiale.

Dans le *Rapport sur le rendement* de Statistique Canada pour la période se terminant le 31 mars 2005, on décrit les réalisations et les résultats de l'organisme.

Le rapport démontre la contribution de Statistique Canada à une meilleure gestion des affaires publiques en fournissant de l'information essentielle pour la prise de décisions fondées sur des faits. Il fournit un

Les organisations membres du Portefeuille de l'Industrie

sont les suivantes :

- Agence de promotion économique du Canada atlantique²
- Agence spatiale canadienne
- Banque de développement du Canada¹
- Commission canadienne du tourisme¹
- Commission du droit d'auteur Canada
- Conseil canadien des normes¹
- Conseil de recherches en sciences humaines du Canada
- Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
- Conseil national de recherches Canada
- Développement économique Canada pour les régions du Québec²
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada²
- Industrie Canada
- Société d'expansion du Cap-Breton^{1,2}
- Statistique Canada
- Tribunal de la concurrence

1. N'a pas à produire de Rapport sur le rendement.
2. Aux fins du Budget principal des dépenses, il ne s'agit pas d'un membre du Portefeuille.

Table des matières

Section I : Survol	3
Message du Ministre.....	3
Déclaration de la direction.....	5
Renseignements sommaires.....	6
Rendement global de l'organisme.....	7

Section II : Analyse du rendement par résultat stratégique	13
Pertinence de l'information statistique.....	14
Recensement de la population.....	14
Recensement de l'agriculture.....	16
Statistiques sur les Autochtones.....	17
Statistique de la santé.....	18
Statistique de l'environnement.....	21
Statistique de l'éducation.....	23
Collectivités canadiennes.....	27
Statistiques sur la criminalité et la violence.....	30
Economie canadienne et marché du travail.....	32
Exactitude de l'information statistique.....	40
Couverture d'enquête.....	40
Erreur d'échantillonnage.....	42
Taux de réponse.....	44
Profil de révision des données statistiques.....	45
Actualité de l'information statistique.....	47
Calendrier de diffusion des données.....	47
Temps écoulé entre la période de référence et la date de diffusion.....	47
Accessibilité à l'information statistique.....	49
Accès par les médias.....	50
Accès par Internet.....	50
Possibilité d'interprétation des données statistiques.....	52
Disponibilité de renseignements additionnels.....	53
Cohérence de l'information statistique.....	53
Utilisation de systèmes de classification.....	54
Certaines initiatives visant à améliorer la cohérence.....	54
Section III : Rendement financier	55
Tableaux financiers récapitulatifs.....	55

Section IV : Autres sujets d'intérêt	59
Poursuite des efforts en vue de réduire le fardeau de réponse.....	59
Rapport d'étape sur l'Initiative d'amélioration des services.....	61
Nouveaux produits et services sur le site Web.....	62
Initiatives en matière de gestion.....	64
Mandat législatif.....	66



Statistique Canada

Rapport sur le rendement

Pour la
période se terminant
le 31 mars 2005

Le ministre de l'Industrie,
David L. Emerson

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Emerson', positioned below a horizontal line.

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/04-05/guidelines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Les lecteurs qui désiraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : tma-mtr@tbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/12-2005
ISBN 0-660-62915-1

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.bts-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé
pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre librairie local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TFPSCG
Ottawa, Canada K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>



Statistique Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005

Canada

CA1
FN
-E77

Government
Publications



Status of Women Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/13-2005
ISBN 0-660-62884-8

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

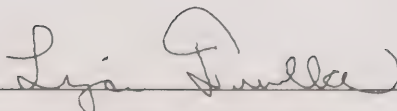
Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Status of Women Canada

2004–2005

Departmental Performance Report

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Liza Frulla', is positioned above a horizontal line.

The Honourable Liza Frulla, P.C., M.P.
Minister of Canadian Heritage and Minister responsible for
Status of Women

Contents

SECTION I – OVERVIEW	1
Message from the Minister	1
Summary Information	2
Update on the Operating and Reporting Context.....	3
Overall Departmental Performance	3
Socio-economic Trends in Gender Equality	5
SWC’s Operating Environment and Context in 2004–2005.....	6
SECTION II – ANALYSIS OF PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME	8
Analysis by Program Activity.....	9
SECTION III – SUPPLEMENTAL INFORMATION.....	19
Management Representation Statement.....	19
Financial Performance Overview	20
SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST	27

Section I – Overview

Message from the Minister

Minister of Canadian Heritage and
Minister responsible for Status of Women



Ottawa, Canada K1A 0M5

Ministre du Patrimoine canadien et
ministre responsable de la Condition féminine

As Minister of Canadian Heritage and Minister responsible for Status of Women, I am proud to present this Departmental Performance Report (2004-2005) for Status of Women Canada to Parliament and to all Canadians. This report details how Status of Women has worked toward its goals and objectives over the past year, and indicates how it has contributed to a more cohesive and creative Canada.

An essential part of the Canadian Heritage Portfolio, Status of Women is responsible for the Agenda for Gender Equality. This Agenda aims to ensure that gender considerations are taken into account by: accelerating Gender Base Analysis across the federal government; providing funding to work with a broader range of stakeholders; engaging Canadians in the public policy process and continuing to meet Canada's international commitments on gender equality.



I am pleased to be able to count on the support and commitment of Crown corporations and Agencies, like Status of Women Canada, to help carry out the many responsibilities of this Portfolio, which include increasing the cultural vitality of our communities, preserving our multicultural heritage, promoting our official languages, ensuring equal opportunity, and strengthening and enriching Canada's cultural sovereignty.

Together, we will ensure that citizens of all ages can make the most of their creativity, talent and skills, so that our entire society can benefit. Together, we will work to make Canada a prosperous country, distinguished by its diversity, cultural vitality, and spirit of innovation.

Liza Frulla

Summary Information

In 1976, the Government of Canada established Status of Women Canada (SWC) as the federal entity to “co-ordinate policy with respect to the status of women and administer related programs” (Order in Council 1976-779). The *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, the *Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination against Women* (CEDAW) and the commitment to implement the United Nations *Beijing Platform for Action* (1995) further strengthen SWC’s mandate.

The Government of Canada recognizes that gender equality is key to its social and economic success, and that if Canada is to meet the challenges of the 21st century, it must be able to benefit from the contributions of all Canadians, women and men alike. Each federal department is responsible for implementing the government’s commitment to gender equality, and for incorporating gender-based analysis (GBA) into its substantive work and mandate. Since 1995, the Government of Canada has had in place a policy on gender-based analysis. GBA is the systematic integration of gender considerations into policy planning and design.

In 2000, the *Agenda for Gender Equality* (AGE) accelerated the implementation of GBA. In 2004–2005, the evaluation of this strategy recommended that SWC must obtain stronger support for the implementation of the strategy. In 2005, Minister Frulla announced the government would be developing a new five-year gender equality strategy. It will be followed by a government plan of action to address Canada’s gender gaps, especially the risk of poverty among women, the situation of Aboriginal women, and the need for the systematic use of GBA and for greater accountability mechanisms across government to achieve gender equality results.

In October 2004, a House of Commons Standing Committee on the Status of Women was established. It has provided a venue for non-governmental organizations to highlight issues of equality for women. SWC is a small organization, so the necessary resources were realigned in response to this unplanned requirement. SWC officials greatly facilitated the Committee’s work by responding to questions on a wide range of areas, and providing background and support. The work of the Committee has resulted in the tabling of important reports to Parliament. The first report recommended a 25-per-cent increase in grants and contribution funding to the Women’s Program; the second recommended the creation of accountability measures and processes for all federal departments, and the development of strategic frameworks and action plans for implementing GBA; and the third focused on the need to improve the funding arrangements for equality-seeking organizations.

In 2004–2005, SWC made important contributions to advancing gender equality in the preparations for and participation in the United Nations Commission on the Status of Women 49th session (Beijing+10) to review progress in implementing government commitments. SWC’s work resulted in a valuable exchange on policies and practices among countries. It also resulted in new agreements on the national processes, structures, tools and accountabilities needed to ensure gender-based analysis is integrated in all areas of public policy.

In collaboration with Indian and Northern Affairs Canada and the Native Women’s Association of Canada (NWAC), SWC developed a proposal for the *Sisters in Spirit* initiative. It forms part of a national strategy to address the racialized and sexualized violence many Aboriginal women experience. This initiative provides NWAC with the capacity to collaborate

with other Aboriginal women's organizations and the federal government to undertake research, to engage in public education and to inform policy direction. This \$5-million initiative was approved early in 2005–2006.

Overall, in 2004–2005, SWC has successfully pursued its mandate and most of the projected activities. It did so while managing the Women's Program and the Policy Research Fund, which together, account for almost two-thirds of SWC's overall budget of close to \$24 million. SWC continues to work across the Government of Canada, and with other orders of government, civil society and international partners, to develop and implement strategies to advance gender equality.

In the context of *Canada's Performance* report, it is difficult to discuss gender equality results because the report lacks gender-specific data and consequently, also lacks gender-based analysis. SWC cannot substantiate the achievement of its strategic outcome since *Canada's Performance* report does not make use of GBA, as a tool of policy analysis. Similarly, GBA is also left out in design of most federal government policies, programs and initiatives. If gender-based analysis were used systematically, Canada could benefit from the full potential of all its citizens – women and men alike – and be in a better position to achieve its productivity objectives.

In addition, SWC has been laying the groundwork and anticipated resources required in the next fiscal year for the new gender equality strategy. SWC managed a carry-forward, therefore, of a maximum of \$0.6 million.

Update on the Operating and Reporting Context

The following tables reflect SWC's total financial and human resources in accordance with the Main Estimates:

Financial Resources (\$ Millions)

Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
\$23.8	\$23.9	\$23.0

Human Resources (FTEs)

Total Authorities	Actual	Difference
131	115	16

Overall Departmental Performance

The Departmental Performance Report for 2004–2005 is based on Status of Women Canada's approved Program Activity Architecture (PAA). The previous reporting structure identified only one business line for Status of Women Canada, while the current PAA refers to three program activities. Both structures support the same strategic outcome: gender equality, and the full participation of women in the economic, social, cultural and political life of Canada.

While the Main Estimates and Public Accounts present only one overall financial allocation, the PAA is now detailing three program activities, with their resources, accountabilities and expected results in the areas that impact Canadians. SWC has been using a comprehensive strategic plan over the last five years to describe and report activities and results that were ambitious for its size. Now, SWC is using the PAA, as it provides a more focused direction and a manageable list of activities that can be summarized in a meaningful analysis.

SWC is currently implementing the required systems for the collection of detailed resources spent against each of the activities and sub-activities of the PAA and performance data. The current Performance Report is presented using detailed actual financial resources at the activity level.

Summary of Performance in Relationship to Program Activity Architecture and the old structure, the Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) (\$ Millions)

Strategic Outcome: Gender equality, and the full participation of women in the economic, social, cultural and political life of Canada.

New structure – Program Activity (PAA)	Old structure's Strategic Outcomes for 2004–2005 (PRAS)	Type	Planned Spending (PRAS)	Total Authorities (PAA)	Actual Spending (PAA)	Expected Results and Current Status
1.0 – Promote Equitable Public Policy	Strengthened and more equitable public policy by: Successfully implementing the Agenda for Gender Equality*	<i>Previously committed</i>	<i>\$6.5 M</i>	<i>\$3.4M</i>	<i>\$3.1M</i>	<i>Met</i>
2.0 – Build knowledge and organizational capacity on gender equality	A broader range of informed stakeholders by working with/at: <ul style="list-style-type: none"> • Aboriginal women; • capacity-building of women's organizations; • enhanced mobilization of women's groups to influence public policy processes; and • knowledge creation and information sharing. 	<i>Ongoing</i>	<i>\$13.5 M</i>	<i>\$20.5M</i>	<i>\$19.9M</i>	<i>Met</i>
3.0 – Provide Corporate Services	Departmental effectiveness by	<i>Ongoing</i>	<i>\$3.9 M</i>	<i>**</i>	<i>**</i>	<i>Met</i>

New structure – Program Activity (PAA)	Old structure's Strategic Outcomes for 2004–2005 (PRAS)	Type	Planned Spending (PRAS)	Total Authorities (PAA)	Actual Spending (PAA)	Expected Results and Current Status
	working at: <ul style="list-style-type: none"> • 2002 Public Employee Survey Results; • learning initiative; • values and ethics; • service standards; • modern management; • program evaluation and audit; and • Accountability Framework for the funding program. 					
			\$23.9M	\$23.9M	\$23.0M	
<p>* The allocation of the AGE funding is divided equally between operating and Grants and Contributions. For further details, please refer to Section III, Supplementary Information.</p> <p>** Costs for providing Corporate Services totalled \$3.5M for 2004–2005, and have been allocated to the two program activities at respectively 33% and 67%, for further details see Section IV – Other Items of Interest.</p>						

Socio-economic Trends in Gender Equality

Public policy responses must take into account gender and other forms of diversity if they are to effectively respond to the evolving needs of women, men and children.

- Most Canadian families are getting smaller while the reverse is the case for Aboriginal families. Female lone parents make up almost 20 per cent of all families with children, and an even greater proportion of Aboriginal families.
- In 2002, women made up 57 per cent of the population aged 65 years and over, and 70 per cent of the population 85 years and over.
- In 2001, immigrants made up 18.4 per cent of the population, 3.3 per cent of Canadians identified themselves as Aboriginal and 13.4 per cent identified themselves as members of a visible minority.
- In 2004, women made up 47 per cent of the paid labour force. Among 25–44 year olds, women's labour force participation rate was 82.3 per cent, edging ever closer to the 92.4 per cent rate among men.

- The ratio of women's to men's earnings is increasing, reflecting increased time in paid work. In 2002, the ratio was 58 per cent, up from 54 per cent in 1997. Canada's social programs and progressive tax system also contribute to gender equality. In 2002, total after-tax income for women was 66 per cent of men's, up from 64 per cent in 1997.

Both national and international assessments indicate that women's risk of poverty and the disadvantaged situation of Aboriginal women are key gender equality gaps in Canada.

- Overall and in almost all categories of race, age, disability and family or other status, women's risk of poverty is higher than men's. The low-income rate for women aged 16–64 with disabilities was 16.1 per cent, compared to 12.9 per cent for men.
- Female lone parenthood carries a high risk of poverty, with a low-income rate of 35 per cent compared to 11 per cent for male lone parents.
- As of the 2001 Census, compared to Canadian women overall, immigrant women's poverty rate was about five percentage points higher, visible minority women's rate was almost double and the rate for Aboriginal women was more than double.
- On almost any indicator of well being – life expectancy, health, employment, access to housing – Aboriginal women do not fare nearly as well as other women or Aboriginal men, although in some areas, such as education there are positive trends.
- Aboriginal women living on-reserve are more likely to live in poverty than those living off-reserve. Women in the North face extreme challenges, given their remote communities, where they have little access to economic opportunities and social infrastructure.
- Aboriginal women are more likely than other women in Canada to experience domestic violence as well as violence rooted in gender and race. They are also more likely to die as the result of such violence.

SWC's Operating Environment and Context in 2004–2005

Canada's policy environment continues to grow increasingly complex. If the Government of Canada is to be effective in responding to domestic equality commitments, it must respond in innovative ways, on an ongoing basis. The federal government must continually strengthen established partnerships among federal-provincial/territorial governments, the voluntary sector, Aboriginal communities and many others.

The overarching objectives of the 1995 *Federal Plan for Gender Equality* and 2000 *Agenda for Gender Equality* called for the implementation of gender-based analysis in all government policies and programs. The ongoing requirement to fulfill Canada's obligations under the *Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination against Women* is another key influence on Status of Women Canada's policy environment. In March 2005, the important Beijing+10 meeting was held in New York (http://www.swc-cfc.gc.ca/resources/beijing10/index_c.html). Beijing+10 is the United Nations' tenth-year review and appraisal of the *Beijing*

Declaration and Platform for Action. The meeting provided an opportunity for the Government of Canada to assess its own progress in implementing gender equality commitments made at the Fourth United Nations World Conference on Women, held in Beijing, China, in 1995.

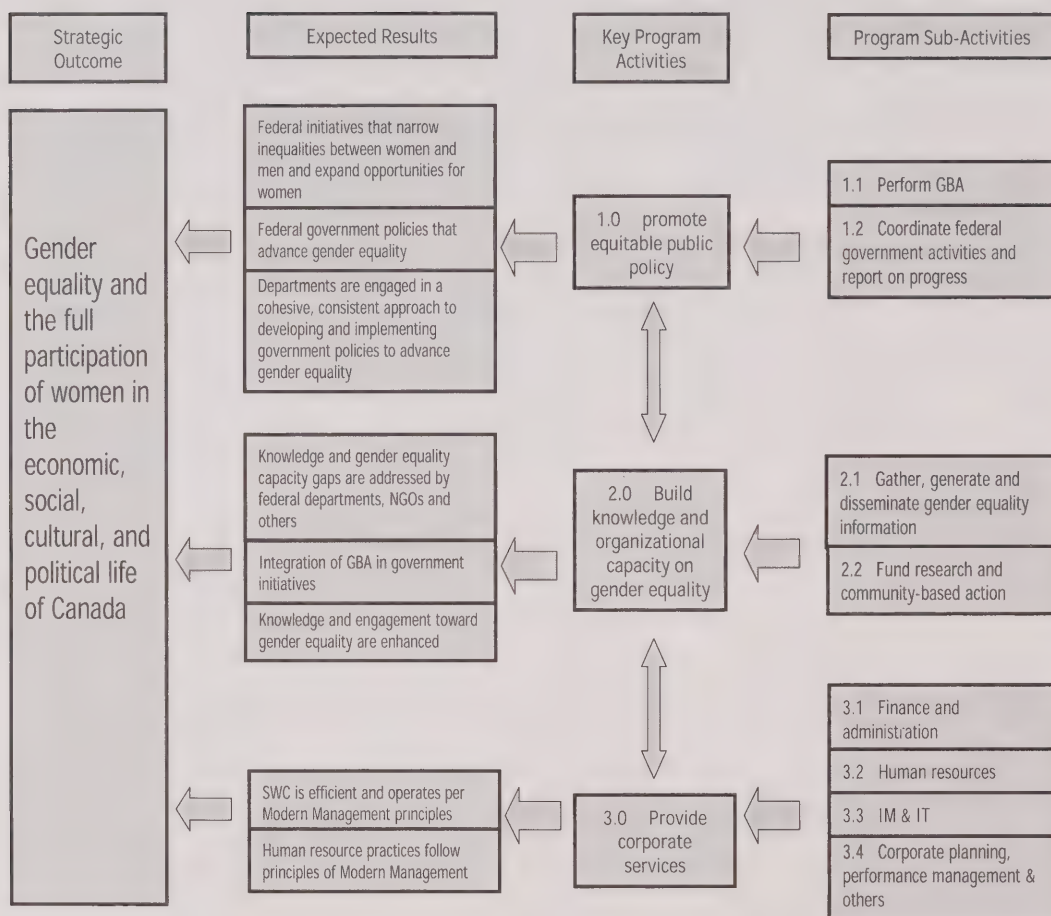
In 2004, a Standing Committee on the Status of Women was established, which has placed a greater focus on gender equality. SWC made several presentations to the Committee, addressing such areas as funding to women's and other equality-seeking organizations, GBA and its implementation within federal departments, and Beijing+10.

The Standing Committee also invited other federal departments to present details on their progress in implementing GBA, a step that increased awareness and responsibility. In addition, the Minister discussed with colleagues and at the Standing Committee the proposed development of a new gender equality strategy, which will be followed by a plan of action.

The development of the new gender equality strategy will take into account the results of an evaluation of AGE, conducted in 2004–2005, as well as recommendations from the CEDAW Committee (2003), lessons learned from Beijing+10, Government of Canada priorities and consultations with civil society.

Section II – Analysis of Performance by Strategic Outcome

SWC PAA Results Chain



Analysis by Program Activity

SWC's Strategic Outcome

Gender equality and the full participation of women in the economic, social, cultural and political life of Canada

To fulfill the Government of Canada's commitment to building a society that is inclusive of all Canadians, Status of Women Canada promotes gender equality, and the participation of the full diversity of women and girls in every aspect of life in Canada. This gender-equality strategic outcome flows from SWC's mandate to coordinate policy and administer related programs with respect to gender equality, which is strengthened by the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, Canada's adherence to the *Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination against Women* and its commitment to implement the *Beijing Platform for Action*.

Because of Status of Women Canada's experience, size and resources, strong partnerships are important in its work toward achieving gender equality. It is only by working with federal, provincial and territorial partners, women's and other equality-seeking organizations, and civil society that gender equality will be achieved in the long term. Two main program activities that help focus efforts are promoting equitable public policy, and building knowledge and organizational capacity on gender equality. These assist SWC in demonstrating its contribution to this long-term outcome.

Program Activity: 1.0 Promote Equitable Public Policy

Financial Resources (\$ Millions)*

Total Authorities	Actual	Difference
\$3.4M	\$3.1M	\$0.3M

Human Resources (FTEs)*

Total Authorities	Actual	Difference
31	27	4

* The resources are estimates that may overlap with more than one program activity and may be subject to realignment as part of the 2006-2007 Annual Reference Level Update process.

Promoting Equitable Public Policy focuses on horizontal work across government and with other levels of government. Its goal is to influence the development of policies, legislation, research, programs and services that respond to the diversity of women's perspectives and experiences. SWC uses gender-based research, and works collaboratively with civil society and non-governmental organizations on gender-related policy activities, and on gender mainstreaming. Throughout the five years of the *Agenda for Gender Equality*, the combined efforts of SWC's directorates contributed to the success of the aspects of AGE under SWC control. Within the new Program Activity Architecture, the lead responsibility for the promotion of equitable public policy and the two sub-activities reside with the Policy and External Relations directorate as of 2005-2006. This directorate was accountable for a budget of \$1.8 million, making use of the equivalent of 17 full-time employees.

Expected result: The Government develops and implements federal initiatives that narrow inequalities between women and men, and expand opportunities for women.

Performance indicator: The number of federal initiatives that significantly advance gender equality.

Results: Given the challenges surrounding the development and implementation of the *Agenda for Gender Equality*, an evaluation of the four AGE components (accelerating the implementation of gender-based analysis; engaging Canadians in the policy process; meeting Canada's international commitments; and enhancing voluntary sector capacity) under the control of SWC was conducted in 2004–2005, as required in the SWC Risk-based Plan. The evaluation's recommendations indicated the following areas of need:

- stronger and more clearly articulated support from the political and bureaucratic levels;
- an increase in financial support for human resources;
- a legislative/regulatory framework that compels reporting across the federal government on progress in advancing gender equality and which can lead to the need for remedial action;
- a fully developed and completely documented conceptual framework; and
- more frequent, effective and regular consultations and collaborations with groups seeking equality for women across Canada.

The results of the evaluation will be used in the development of the new gender equality strategy.

Sub-activity: 1.1 Perform Gender-Based Analysis

Performing gender-based analysis involves influencing the development of public policy through a gender lens, and providing advice and recommendations in federal policy areas, such as poverty/economic security and the situation of Aboriginal women.

Expected result: Federal government policies that advance gender equality.

Performance indicator: Percentage of policy recommendations SWC makes that federal departments accept.

Results: This year, SWC has played a strong role in federal policy. All activities planned for 2004–2005 were achieved. Many of them laid the groundwork for significant new federal initiatives, which will be included in developing the plan of action for 2005–2010, as the Government of Canada announced in May 2005.

The poverty file showed a very interesting development. Over many years child care advocates have pressed for a national child care strategy. Recently, they have been concerned that this should be seen as a gender equality issue as it originated with women's groups. Therefore, they

requested that SWC be part of joint efforts with Social Development Canada to move this agenda forward. SWC's contribution to the planning and development with government and non-governmental stakeholders, a national Child Care and Early Learning Policy Conference, ensured that gender dimensions were taken into account given the critical importance of quality and affordable care for women, especially lone parents, and their children. When SWC undertook this activity the federal government had not yet given any indication that it would rapidly advance the policy agenda and that the results of the conference would influence the new policy.

SWC was instrumental in sharing key findings of research and government initiatives and increasing opportunities for Aboriginal women's participation and access to program funding and other resources through the following activities by:

- providing analysis and input to other federal departments concerning the impacts of policy, programs and legislation on Aboriginal women;
- exploring the role of Aboriginal women in governance and decision-making;
- exposing issues relating to matrimonial real property on reserve and in communities; and
- exploring ways to address the root causes of violence against Aboriginal women, and discussing results in numerous meetings with individuals, organizations and federal departments.

In general, federal officials now have increased knowledge and heightened awareness of Aboriginal women's issues. This has enhanced the capability of Aboriginal women to strategize, network, and access information on the programs and services available to them.

In collaboration with Indian and Northern Affairs Canada and the Native Women's Association of Canada (NWAC), SWC developed a proposal for the *Sisters in Spirit* initiative as part of a national strategy to address the racialized and sexualized violence many Aboriginal women experience. This \$5-million initiative was approved early in 2005-2006. The funding will support the Association to ensure they have the capacity to collaborate with other Aboriginal women's organizations and the federal government to:

- undertake research to assess the extent and causes of racialized and sexualized violence against Aboriginal women, and to monitor trends;
- engage in public-education initiatives to increase knowledge and understanding of the problem;
- inform policy direction and development.

Accountability for this initiative rests with Status of Women Canada.

Sub-activity: 1.2 Coordinate federal government activities and report on progress

Coordinating federal government activities and reporting on progress implies that SWC will continue to work with departments and agencies on the development and implementation of federal strategies for gender equality and report domestically and internationally on progress on related

commitments, such as the *Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination against Women* and the *Beijing Platform for Action*.

Expected result: Federal departments are engaged in a cohesive, consistent approach to developing and implementing government policies to advance gender equality.

Performance indicator: The number of departments engaged in federal strategies on gender equality.

Results: SWC's efforts to build and strengthen the policy infrastructure for advancing gender equality include working with other government departments to develop a diagnostic process. Its aim is to enable the government to improve the process of identifying future priorities and measurable objectives to address the most significant or persistent gaps between women and men, as well as among women in diverse situations. This work began in 2003, continued throughout 2004–2005 and is ongoing. The diagnostic framework agreed upon and the information compiled provide a good basis for analysis. They were used for Beijing +10 and will be key elements in the development of a new gender equality strategy. SWC will continue to work to improve its diagnostic capacity, including accessing program data from departments, a task that presented some difficulties in 2004–2005.

Status of Women Canada played a lead role in collaborating with Foreign Affairs Canada on preparations for Beijing+10. This included coordinating all federal departments in developing Canada's domestic objectives using the review to assess Canadian gender gaps, and other countries' experience in planning for a future gender equality strategy in Canada. SWC also developed and coordinated Canada's response to the United Nations Questionnaire on the implementation of the *Beijing Platform for Action*. SWC prepared fact sheets on the Beijing+10 process, and patterns and trends in gender equality in Canada. In addition, SWC led Canada's support for the effective participation of Canadian non-governmental organizations at regional and international meetings, and in future planning on gender equality in Canada.

At the Beijing+10 meeting in March 2005, SWC:

- shared results, challenges and best practices in implementing existing commitments, learned from the experiences of other countries, and will put that new knowledge to use in improving equality in Canada in the future;
- actively supported Canada's reaffirmation of the commitments made in the *Beijing Declaration* and the *Beijing Platform for Action*, ensuring the latter continues to serve as the international standard; and
- played a key role in the negotiations of several UN Resolutions and the national processes, structures, tools and accountabilities needed to ensure gender equality is integrated in public policy.

Minister Frulla led Canada's delegation, composed of Parliamentarians and NGOs, at the Beijing+10 meeting. This international meeting and the creation of the Standing Committee raised awareness in Parliament, resulting on the domestic level in a renewed interest in support for women's organizations, gender-based analysis within the federal government and pay equity.

Progress in these areas could improve the capacity of women's organizations to advocate on inequalities facing women, and ensure women's realities are reflected better in policies and programs. Through Beijing + 10, Canada publicly committed to the development of a new strategy on gender equality, with a new future vision and direction. This new strategy would build on existing commitments, as well as Canadian strengths and challenges identified through analyses, statistics and indicators.

Among the key challenges in developing and implementing the 2000–2005 *Agenda for Gender Equality* were the lack of accountability mechanisms and the fact that the process was dependent on the willingness of departments to engage in this strategy. Canada has been criticized internationally – criticism that stems from Canada's weakness in accountability and difficulty in reporting on results that demonstrate progress in many areas.

In October 2004, Federal-Provincial-Territorial Ministers responsible for the Status of Women renewed their commitment to improving the overall situation of Aboriginal women, particularly concerning violence. They examined women's economic security, and agreed on ways to raise awareness, and work with relevant colleagues on the gendered aspects of care giving and its implications for women's equality. They also discussed the renewal of health-protection legislation, and how to raise awareness among their relevant colleagues of the importance of the sex and gender implications of health legislation and programming.

Program Activity: 2.0 Build knowledge and organizational capacity on gender equality

Building knowledge and organizational capacity on gender equality of a number of stakeholders, ensuring they are better informed and better able to provide a coordinated response to gender-based issues of significance to Canadian society.

Financial Resources (\$ Millions)*

Total Authorities	Actual	Difference
\$20.5M	\$19.9M	\$0.6M

Human Resources (FTEs)*

Total Authorities	Actual	Difference
100	88	12

* The resources are estimates that may overlap with more than one program activity and may be subject to realignment as part of the 2006–2007 Annual Reference Level Update process.

Through its grants and contributions fund of \$10.9 million (for 2004–2005), Status of Women Canada is the only federal entity that provides funding to women's organizations and plays a central coordinating role in capacity-building, research and policy analysis on gender equality. SWC's regional and national staff (<http://www.swc.gc.ca/eng/0-1.html>) manage the grants and contribution funds, and provide support to women's and other equality-seeking organizations by:

- helping them develop strategies for action;

- providing referrals and references to other funding sources;
- advising non-governmental organizations on operational concerns;
- suggesting resource people in the community to assist groups in various ways; and
- facilitating networking, communication and partnerships among organizations.

Through its Policy Research Fund with a budget of \$1.2 million, SWC creates and transfers a strong knowledge base on gender equality. That knowledge base is important in increasing the federal government's ability to respond to complex policy and programming issues that affect women in Canada (http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/prf/index_e.html).

SWC's Gender-Based Analysis Directorate has developed an organizational capacity self-assessment tool. It allows Status of Women Canada and participating departments to evaluate the institution's ability to implement, maintain and render sustainable the practice of GBA in achieving gender equality goals.

Communications and Consultations provide a full range of services, support all related SWC activities and inform the public. The directorate has a budget of \$1.3 million and 14 FTEs.

Expected result: Knowledge and gender-equality capacity gaps are addressed by federal departments, non-governmental organizations and others.

Performance indicators: The number of groups taking action on gaps and achieving their stated results. The number of policy makers who are aware of targeted research findings. The number of new research citations.

Results: Both the AGE evaluation recommendations and the Beijing+10 assessment demonstrated that gender-based analysis is the foundation of any gender equality strategy. Three of the four Standing Committee on the Status of Women reports tabled in the House of Commons expressed strong support for building knowledge and organizational capacity on gender equality.

- The first report focussed on funding, calling on the government to increase grants funding to the Women's Program by 25 per cent (it is currently \$10.9 million).
- The second report highlighted the need for accountability mechanisms, including an increased accountability role for central agencies and departments in the implementation of gender-based analysis. The presentations of federal departments to the Standing Committee on the Status of Women highlighted the fact that most were unable to demonstrate how they are implementing GBA. The work of SWC's Gender-Based Analysis Directorate was already well under way prior to the creation and reports of the Standing Committee. The Committee's recommendations that federal departments and agencies create mechanisms and action plans for implementing GBA will assist SWC in co-ordination and accountability on GBA progress.
- The third report focussed on seeking ways to improve the operation of current funding arrangements between equality-seeking organizations and SWC's Women's Program. It made 10 recommendations to address these funding concerns and the need to engage

equality-seeking organizations in meaningful consultation to determine future directions for the Women's Program (http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/wp/index_e.html).

To increase policy uptake and the effective use of SWC publications by federal departments, non-governmental organizations and others, SWC organized outreach activities. These included a public-policy research workshop on gender and trade that reached over 50 participants and made them aware of recently published research, and planning for the 2006 Aboriginal Policy Research Conference, to be held in Ottawa.

Sub-activity: 2.1 Gather, generate and disseminate gender equality information

Assisting federal departments and agencies in setting up processes in capacity-building, and in creating tools to ensure gender-based analysis is incorporated into their policy and program development activities.

SWC's GBA Directorate, which carries out these activities, has an overall budget of \$0.6 million and a team of five employees. Over the last three years, SWC has played a lead role in accelerating and enhancing GBA implementation. SWC has achieved this through the development of a variety of capacity-building tools and templates that federal departments, other levels of government and other stakeholders can customize for their own use. This includes a training program for policy and program analysts, teaching them how to apply GBA. The training program can be adapted to the policy and program objectives, training objectives and departmental mandates of participants. It includes a specialized development program for GBA trainers. Other education and awareness-raising initiatives include various electronically accessible resources, links, events and bibliographies, as well as information kits and fact sheets on GBA and gender mainstreaming, information fairs and a conference (http://www.swc-cfc.gc.ca/resources/gba/index_e.html).

Expected result: The integration of gender-based analysis in government initiatives.

Performance indicator: Selected federal departments possess an increased capacity to conduct gender-based analysis.

Results: In SWC's 2004-2005 Report on Plans and Priorities, there was a strategic shift in capacity-building activities, from individual capacity-building to organizational capacity-building. This shift is starting to yield encouraging results. Of the 12 departments that already have a GBA focal unit, four are using the SWC organizational capacity-building self-assessment tool to either create or further develop their GBA implementation plans, or to identify gaps in their organizations. Their goal is to eventually create a sustainable institutional practice of GBA. While the expected result of integrating GBA in government initiatives is long term (2010-2011), it is a promising early short-term result that one-third of departments with established GBA focal units now have institutional capacity-building.

While SWC began its shift away from individual capacity-building to institutional capacity-building, training continued in individual departments. During 2004-2005, domestically, SWC delivered three regular and two special training sessions.

As reported in its 2004–2005 Report on Plans and Priorities, other countries have requested partnerships with SWC on GBA capacity-building. While the international demand for GBA is growing, the domestic demand has been sporadic. Reasons for that are complex and historical. For example, countries receiving Canadian International Development Agency (CIDA) funding must take gender into consideration on all projects. Many of these countries are in transition, rebuilding their economies or creating democratic societies. The CIDA-SWC projects included South Africa, Haiti and Russia. Achieving gender equality is a complex challenge for any country. It is compounded by the perceptions in Canada that on the one hand, equality has been achieved and, therefore, no further sustained efforts are required and, on the other hand, that equality has fallen off the government agenda and existing equality machinery has been weakened.

Sub-activity: 2.2 Fund research and community-based action

From its Policy Research Fund of \$1.2 million, research expenditures amounted to over \$0.8 million. Funding community-based action grants and contributions amounted to \$10.8 million, including \$2.5 million from AGE funds, \$0.1 million from the Official Language Program at PCH and \$0.25 million from the Family Violence Initiative. These activities involve generating and leveraging other research or community-based action on selected issues of significance to Canadian society – and doing so in a coordinated manner that supports stakeholders in their efforts to address gender equality issues.

The Women's Program and Regional Operations Directorate has the lead accountability for this program sub-activity, with a budget of \$14.7 million (\$3.8M in operating budget and \$10.9M in grants and contributions). This includes the salaries of 50 employees, who manage the grants program, provide services across Canada, and participate in departmental and government initiatives. The mandate of Women's Program is to provide financial assistance and technical services to women's organizations and other partners seeking to advance equality for women by addressing women's economic, social, political and legal situation. Details of the funding criteria are explained on the SWC Web site (http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/wpguidetxt_e.html#new). On-line application for funding is not available. Those seeking funding are invited to contact the office in their region.

SWC's Research Directorate has a budget of \$1.6 million, including the Policy Research Fund of \$1.2 million and an operating budget that covers the salaries of 4.6 employees and operational expenditures. Along with a small non-governmental external committee, the Directorate manages contracts that support independent, nationally relevant, forward-thinking policy research on gender equality issues. The criteria for research funding can be found on the SWC Web site (http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/prf/index_e.html).

Expected result: Knowledge and engagement toward gender equality are enhanced.

Performance indicator: The number of organizations and researchers that have achieved their stated funding objectives.

Results: The Research Directorate published eight policy research reports. The aim was to increase awareness and understanding of the impact of existing policies and programs on women

in Canada, and to suggest new ones. The reports dealt with issues concerning trade agreements, access to benefits, Aboriginal research methods and changing trends in the status of women. All reports are available to the public on the SWC Web site (<http://www.swc.gc.ca>).

In keeping with Status of Women Canada's commitment to making the concerns of Aboriginal women an area of focus, two of the research papers that were funded were on the impact of Bill C-31 on Aboriginal women; and a unique research tool, *A Holistic Framework for Aboriginal Policy Research*, designed to build capacity, and assist Aboriginal women researchers and other researchers working on Aboriginal issues.

SWC and Statistics Canada worked collaboratively to produce a reference tool for researchers and policy makers. It is entitled *A Quarter Century of Change: Young Women in Canada in the 1970s and Today*.

The Women's Program and Regional Operations Directorate achieved most of the activities listed in the 2004-2005 Report on Plans and Priorities, for a total of \$11 million for 205 initiatives (averaging \$.05 million per initiative, which is similar to previous years). Some initiatives are funded over more than one fiscal year.

Funding in social development is an area in which investments and results rarely occur within the same fiscal year. It is also true that a noticeable, direct relationship between results and investments is not easily attributed to one source.

The Women's Program spent 43 per cent of its funds on national, regional and local initiatives aimed at influencing public policy, for example:

- During the Beijing+10 process, the Fédération des femmes du Québec, the Canadian Feminist Alliance for International Action and other regional groups were given funding to analyze the impact of social program restructuring on women in the last decade and assess the effectiveness of institutional mechanisms for advancing the equality of women, particularly in relation to the poverty and discrimination of Aboriginal women. The results of these studies were used to engage the public and women's equality organizations in Canada and internationally in debates on Canada's commitments and achievements in implementing the *Beijing Platform for Action*.
- Women's Network PEI led an initiative across the Atlantic region, which examined federal parental benefits legislation, with a view to improving the equitability of the law. The initiative received an honourable mention during an early meeting of the Standing Committee on the Status of Women, held in December. Women's Network PEI then reviewed best practices in eight jurisdictions, conducted an evaluation of the current policy against 10 guiding principles, and closely monitored development between the Governments of Quebec and Canada. With this work completed, Women's Network in PEI is now in a position to bring forward a draft set of recommendations aimed at enhancing access, and addressing the gender and economic inequities within the current maternity and parental benefits program.
- The Childcare Coalition of Manitoba successfully mobilized women to lobby for childcare services. As a result, a policy proposal to charge for daycare services was withdrawn. The research the Coalition produced also created awareness among other

women's equality organizations, childcare advocacy groups, the media, the public and various levels of government about the childcare concerns of working-class women.

Some 22 per cent of the Program's funds supported initiatives promoting institutional change. 19 per cent of the funds supported initiatives enhancing the effectiveness of women's organizations. For example, along with Family Violence Initiative funding, SWC funded Aboriginal Women Against Violence Everywhere (AWAVE) to develop a four-year anti-violence strategy for Aboriginal women in Canada. This funding also allowed the organization to assess the effectiveness of existing tools in preventing violence against Aboriginal women.

The last 16 per cent of the Program's funds supported initiatives promoting public education. For example the Vancouver Agreement Women's Strategy Task Team earmarked one million to support the following strategic initiatives:

- a three-year pilot initiative, a Mobile Access Project (MAP) for survival sex workers;
- the research and development of more effective approaches to "bad-date" monitoring and reporting;
- the expansion of an existing safe drop-in program to a 24-hour-a-day/seven-day-a-week integrated facility;
- support for social developmental work identified by and for women's groups; and
- mapping and identifying policy and program/service barriers to securing appropriate, supportive housing for young women and the associated development of an action strategy to resolve them.

Support also went to an injection drug users study to conduct ongoing gender-based analysis of their research findings to inform Vancouver Agreement decision-making, to monitor the impact of proposed interventions, and to increase public awareness inside and outside government so that diverse women's issues are better understood and acted upon.

In 2003, the Women's Program implemented an Accountability Framework to identify the short-term, intermediate and long-term results expected from the grants fund. The Framework also outlines the information needed to measure these results. The Women's Program asked all groups requesting funding to apply the Accountability Framework guidelines when presenting funding proposals. At this time, there is no comprehensive analysis of the results of the Accountability Framework. The current tools available to the Women's Program do not allow for an easy reporting and analysis and will be reviewed in the upcoming program redesign.

SWC has undertaken a comprehensive evaluation of the Women's Program, as planned in the risk-based audit and evaluation action plan. The evaluation focuses on obtaining objective, evidence-based information on the relevance, impact and cost-effectiveness of the Program, and on assessing the impact of major changes to the Women's Program funding. Information about the program and the survey sent to over 500 non-governmental organizations will be available in a report, to be issued in the late fall of 2005 through the SWC Web site. This report will provide SWC with the necessary information to obtain input from women's and other equality-seeking organizations on redesign options for the Women's Program.

Section III – Supplemental Information

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report (DPR) for Status of Women Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It uses an approved Program Activity Architecture;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.



Name: Florence Ievers

Title: Co-ordinator

The reporting structure identified in SWC’s 2004–2005 Report on Plans and Priorities was based on SWC’s previous Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) that identified one business line supported by three strategic outcomes.

In 2004–2005, SWC adopted a new reporting structure, entitled the Program Activity Architecture (PAA). The following financial information provides SWC’s financial performance, according to the agency’s new PAA structure that identifies one strategic outcome supported by three program activities (costs for the Corporate Services program activity are allocated among the program activities indicated; for further detail refer to Section IV – Other Items of Interest). Since developing its PAA structure, SWC reviewed its resources allocation to better align its program activities. The total authorities and actual figures are reflecting this latest shift.

Financial Performance Overview

In 2004–2005, Status of Women Canada’s Total Authorities (i.e. total budget available for use) included a Grant budget and an Operating budget in support of the work of seven directorates and 15 regional offices, and included an amount of \$5.0 million for the development of AGE¹. This included related activities such as accelerating the implementation of GBA, engaging Canadians in the policy process, meeting Canada’s international commitments, and enhancing voluntary sector capacity.

Initially, SWC’s 2004–2005 Main Estimates totalled \$23.9 million. It was revised to \$23.8 million (i.e. Planned Spending) to reflect the reduction of \$0.2 million related to the Office of the former Minister of State budget and an increase of \$0.1 million for additional grant funding under a Memorandum of Understanding between the Department of Canadian Heritage and SWC regarding the implementation of the interdepartmental partnership with the official languages communities.

SWC’s final budget available for use of \$23.9 million reflects an additional \$0.1 million received for collective agreements.

SWC’s actuals are reported at \$23.0 million. The variance of \$0.9 million will provide SWC with a maximum 2004–2005 eligible operating budget carry-forward into 2005–2006 (\$0.6 million), which will primarily contribute to the development of a new gender equality strategy. The remaining balance (of \$0.3 million) will mainly be used to cover the Treasury

¹ AGE, in sum, represents \$2.0 million received annually since 2000-01, an additional \$1.5 million received annually as of 2001-02, and an additional final annual increase of \$1.5 million in 2002-03. Cumulatively, the annual budget available for AGE is \$2.0 million in 2000-01, \$3.5 million in 2001-02, \$5.0 million in 2002-03 and on-going as follows:

(\$ millions)	Annual Increase	Annual Budget
2000–01	2.0	2.0
2001–02	1.5	3.5
2002–03	1.5	5.0
On-going	0	5.0

Allocation of AGE funding is set equally between votes (i.e. Operating expenditures and Grants & Contributions).

Board's conversion factor (20 per cent) related to budget transfers from non-salary to salary (incurred in 2004–2005).

Refer to Table on transfer payments program for financial information pertaining to grants. The following financial summary tables provide additional information.

Comparison of Planned to Actual Spending (including Full Time Equivalents)

The following table offers a comparison of SWC's Main Estimates, Planned Spending, Total Authorities, and Actual Spending for fiscal year 2004–2005, as well as historical figures for Actual Spending for fiscal years 2002–2003 and 2003–2004 using the new PAA structure. Resources presented at the program activity level may overlap to more than one program activity.

\$ millions Program Activity	2002–2003	2003–2004	2004–2005			
	Actual ¹	Actual	Main Estimates	Planned ² Spending	Total ³ Authorities	Actual
Promote Equitable Public Policy		7.7	8.0	7.8	3.4	3.1
Build Knowledge and Organizational Capacity on Gender Equality		16.1	15.9	16.0	20.5	19.9
Total	24.4	23.8	23.9	23.8	23.9	23.0
<i>Less:</i>						
Non-respendable Revenue						
<i>Plus:</i>						
Cost of services received without charge ⁴	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
Net Cost	25.4	24.8	25.0	24.9	25.0	24.1
Full Time Equivalents	116	117	131	131	131	115

Actual 2002–2003 expenses attributable to the new program activities' structure are unavailable. The total actual 2002–2003 expenses, net cost of agency and full time equivalents are as reported in SWC's 2002–2003 DPR.

The 2004–2005 total net decrease of \$0.1 million in Planned Spending, in comparison to Main Estimates, represents a decrease of \$0.2 million (as reported under "Promote Equitable Public Policy") related to the office of the former Minister of State budget, which no longer exists, and an increase of \$0.1 million in Grants and Contributions (as reported under "Build Knowledge and Organizational Capacity on Gender Equality") concerning the Memorandum of Understanding between the Department of Canadian Heritage and SWC on the implementation of the interdepartmental partnership with the official languages communities.

Total Authorities reflect an increase of \$0.1 million related to additional funding provided to SWC for collective agreements.

Services received without charge during 2004–2005 include accommodation provided by PWGSC (\$0.5 million) and contributions covering SWC's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat (\$0.6 million). The amount of \$1.1 million is based on the 2004–2005 Planned Expenditures amount as presented in SWC's 2004–2005 RPP.

Use of Resources by Program Activities (in millions of dollars)

The following table provides information on how resources are used by SWC's program activities for 2004–2005, in comparison to the resources voted by Parliament.

Strategic Outcome/Program Activity ^(A)	2004–2005							
	Budgetary						Plus: Non-Budgetary	
	Total: Gross						Loans, Investments and	
	FTEs ^(B)	Operating	Capital	Grants and Contributions	Budgetary Expenditures	Less: Responsible Revenues ^(C)	Total Gross Expenditures	Advances Total
<i>Gender equality and the full participation of women in the economic, social, cultural and political life of Canada.</i>								
1. Promote Equitable Public Policy								
	43	4.4	—	3.6	8.0	—	8.0	8.0
	43	4.2	—	3.6	7.8	—	7.8	7.8
	<i>31</i>	<i>3.4</i>	—	<i>0.0</i>	<i>3.4</i>	—	<i>3.4</i>	<i>3.4</i>
	27	3.1	—	0.0	3.1	—	3.1	3.1
2. Build Knowledge and Organizational Capacity on Gender Equality								
	88	8.7	—	7.2	15.9	—	15.9	15.9
	88	8.7	—	7.3	16.0	—	16.0	16.0
	<i>100</i>	<i>9.6</i>	—	<i>10.9</i>	<i>20.5</i>	—	<i>20.5</i>	<i>20.5</i>
	88	9.1	—	10.8	19.9	—	19.9	19.9
Main Estimates	131	13.1	—	10.8	23.9	—	23.9	23.9
Total Planned	131	12.9	—	10.9	23.8	—	23.8	23.8
Total Authorities	<i>131</i>	<i>13.0</i>	—	<i>10.9</i>	<i>23.9</i>	—	<i>23.9</i>	<i>23.9</i>
Total Actuals	115	12.2	—	10.8	23.0	—	23.0	23.0

Legend: Normal font style denotes Main Estimates and Planned Spending; numbers in *italics* denote Total Authorities (Main and Supplementary Estimates); **bolded** numbers denote actual expenditures.

^(A) Main Estimates, Total Planned Spending, Total Authorities and Actual Expenditures are presented for each program activity in consideration of SWC's new Program Activity Architecture (PAA); resources are estimated and may overlap to more than one program activity.

^(B) Refer to the Organizational Chart, as reported in SWC's 2004–2005 RPP, for planned FTEs. Based on SWC records, the actual FTE count represents employees who worked the entire year and a prorated count for those who worked less than a year.

^(C) Responsible Revenues are to be reported. This is not applicable to SWC.

Voted and Statutory Items

The following table explains the way Parliament votes resources to SWC.

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2004-2005			
		Main Estimates	Planned ¹ Spending	Total ² Authorities	Actual ³
110	Operating expenditures	11.6	11.5	11.6	10.8
115	Grants & Contributions	10.8	10.9	10.9	10.8
(S)	Contributions to employee benefit plans	1.5	1.4	1.4	1.4
TOTAL		23.9	23.8	23.9	23.0

¹ The total net decrease of \$0.1 million in Planned Spending, in comparison to the Main Estimates, represents a decrease of \$0.2 million related to the unspent balance of the Minister of State's budget, which no longer exists, and an increase of \$0.1 million in Grants and Contributions regarding the Memorandum of Understanding between the Department of Canadian Heritage and SWC on the implementation of the interdepartmental partnership with the official languages communities.

² Total Authorities reflect an increase of \$0.1 million related to additional funding provided to SWC for collective agreements.

³ Refer to Financial Performance Overview (3.1) for variance details.

Net Cost of Agency

The following table is designed to show the net cost of the agency.

(\$ millions)	2004-2005
Total Actual Spending	23.0
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	0.5
Contributions covering SWC's share of employee's insurance premiums and expenditures paid by TBS	0.6
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	
Less: Non-respendable revenue	
2004-2005 Net cost	24.1

Details on Transfer Payments Program (TPP)

The following table summarizes the Agency's transfer payments at the program activity level.

Name of Transfer Payment Program: Women's Program (voted)

Start Date: 1973

End Date: on-going

Total 2004–2005 Funding: \$10.9M

Description of Transfer Payment Program:

The mandate of the Women's Program is implemented through two key components: funding and technical assistance. Both of these components contribute to the attainment of the four Program objectives.

Objective(s), expected result(s) and outcomes:

The objectives of the Women's Program are to:

1. promote policies and programs within key institutions that take into account gender implications and the diversity of women's perspectives, and enable women to take part in decision-making processes;
2. facilitate the involvement of women's organizations in the public-policy process;
3. increase public understanding toward encouraging action on women's equality issues; and
4. enhance the effectiveness of the work of women's organizations to improve the situation of women.

The final outcomes identified by the Women's Program are:

- key institutions have integrated the diversity of women's perspectives in policies and programs; and
- government and publicly elected bodies have integrated the diversity of women's perspectives in public policies.

Achieved results or progress made:

Women's Program results are explained under section 2.2.

Program Activity	2002–2003	2003–2004	2004–2005 ¹		Variance between Planned & Actual	
	Actual	Actual	Planned Spending ^{2&3}	Total Authorities	Actual	
Build Knowledge and Organizational Capacity on Gender Equality³						
Total Grants ¹	11.2	11.1	10.9	10.9	10.8	0.1
Total for PA ¹	11.2	11.1	10.9	10.9	10.8	0.1
Total TPP¹	11.2	11.1	10.9	10.9	10.8	0.1

Comments on Variances:

\$0.02 million is the actual unspent grant amount, however, the total amounts are rounded to the nearest \$0.1 million.

Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation:

Will be available in 2005–2006

Resources for 2004–2005 decline in comparison to 2002–2003 and 2003–2004, due to reduced funding for the Voluntary Sector Initiative (VSI). SWC received \$0.4 million in 2002–2003 and \$0.3 million in 2003–2004 respectively. However, resources for 2004–2005 reflect an additional \$0.1 million in grants and contributions regarding a Memorandum of Understanding between the Department of Canadian Heritage and SWC on the implementation of the interdepartmental partnership with the official languages communities.

2004–2005 Planned Spending for transfer payments reflects figures as reported in SWC's 2004–2005 RPP including \$0.1 million in additional funding in grants and contributions regarding a Memorandum of Understanding between the Department of Canadian Heritage and SWC on the implementation of the interdepartmental partnership with the official languages communities. Figures reflect \$0.25 million from the Family Violence Initiative and 50 per cent of the funding for the development of the *Agenda for Gender Equality*, i.e., \$1.0 million received annually since 2000–2001, an additional \$0.75 million received annually as of 2001–2002, and an additional final annual increase of \$0.75 million in 2002–2003 and on-going thereafter. Cumulatively, the annual budget available from AGE for transfer payments is \$1.0 million in 2000–2001, \$1.75 million in 2001–2002, \$2.5 million in 2002–2003 and ongoing as follows:

AGE (\$ millions)	Annual Increase	Annual Budget
2000–2001	1.0	1.0
2001–2002	0.75	1.75
2002–2003	0.75	2.5
On-going	0	2.5

For the purpose of this table, the figure for Planned Spending is presented at the Program Activity "Build Knowledge and Organizational Capacity on Gender Equality;" refer to Table 2 for complete program activity allocation.

Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004–2005

In October 2004, a House of Commons Standing Committee on the Status of Women was established. Four reports including recommendations have been discussed in the text below and can be found at:

http://www.parl.gc.ca/committee/committees/1st.aspx?lang=eng&PARLSES=1&LANG=EN&URL=D-e24_&COM=8997

The response to the first report was tabled in June 2005. The other responses to the Standing Committee reports are due in 2005–2006 and will be reflected in the SWC Departmental Performance Report accordingly.

The internal evaluation of the *Agenda for Gender Equality* was completed at year's end. SWC's response to the recommendations will be taken into account in the development of the new strategy in 2005–2006.

Travel Policies

The TBS Travel Directive and the Rates and Allowances serve as a benchmark to the TBS Special Travel authorities and apply to public service employees, exempt staff, and other persons travelling on official government business.

In December 1997, an Order in Council was issued to direct organizations other than Crown corporations with authority to establish their own policies regarding travel and hospitality expenditures to be guided by the TBS Special Travel Authorities and Hospitality Policy.

A letter from the Secretary of the Treasury Board also stated that departments and agencies must indicate in their DPR if their travel policies differ from those of TBS or if the organization follows and uses TBS Travel policies parameters.

In accordance with this requirement, SWC notes here that the agency follows and uses the TBS Travel Directive and the Rates and Allowances.

Section IV – Other Items of Interest

SWC's Corporate Services program activity relies on a team of fewer than 40 employees to provide the same services and to respond to the same requirements as other, much larger departments in all areas: ministerial services, planning and performance management, audit and evaluation, translation, finance, administration, information technology, information management, security, Web, and human resources. SWC strives for excellence, remaining undaunted by its small size and the large scope of its responsibilities. For example, in 2005, a Status of Women Canada employee received the Access to Information and Privacy Community Award of Excellence, in the category of Dedication, Leadership and Community Spirit.

While much remains to be done to fully implement SWC's Modern Management Action Plan, a number of important initiatives, listed below, have either been completed or launched in 2004-2005. SWC cannot assess the impact of these initiatives at this time. SWC's modern management initiatives include the following:

- connecting the regions to the network and e-mail system;
- fully implementing the management salary Forecasting System, providing information and reporting tool to managers;
- the first annual Awards and Recognition Program;
- implementing the sub-delegation of human resources staffing to Senior Management;
- introducing the Middle Manager Development Program;
- developing the Program Activity Architecture describing SWC's accountability, priorities and performance measures, in keeping with the Management, Resources and Results Structure (MRRS);
- reviewing the financial systems to enable SWC to gather and analyse data on the financial resources in line with the PAA; and
- establishing an Audit and Evaluation Committee and associated activities to support SWC's senior management decision-making and planning.

For 2004-2005, the costs of \$3.5M related to this activity have been allocated amongst SWC program activities as follows:

Program Activity	% allocated
Promote Equitable Public Policy	33%
Build Knowledge and Organizational Capacity on Gender Equality	67%

Section IV – Autres sujets d'intérêt

Dans le cadre de l'activité de programme « Fournir des services intégrés », CFC compte sur une équipe de moins de 40 employés et employés pour assurer les mêmes services et satisfaire aux mêmes obligations que les ministères de plus grande taille dans tous les domaines : les services ministériels, la planification et la gestion du rendement, l'évaluation et la vérification interne, la traduction, les finances, l'administration, la technologie et la gestion de l'information, la sécurité, le site Web et les ressources humaines. L'atteinte de l'excellence est le mot d'ordre de CFC, malgré sa petite taille et l'ampleur de ses responsabilités. D'ailleurs, un prix d'excellence de la communauté de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels a été remis en 2005 à une employée de CFC, dans la catégorie Développement, leadership et esprit d'innovation.

Il reste encore beaucoup à faire pour mener à bien la mise en œuvre du Plan d'action relatif à la gestion moderne de CFC. Cependant, un bon nombre d'initiatives majeures, énumérées ci-dessous, ont été remises ou entreprises en 2004-2005. À l'heure actuelle, CFC ne peut faire l'évaluation des répercussions de celles-ci. Parmi les initiatives de gestion moderne de CFC, on retrouve :

- la connexion des régions au réseau et au système de courriel;
- le parachèvement de la mise en œuvre du système de prévisions salariales, un outil d'information et de production de rapports pour les gestionnaires;
- la remise des premiers prix du Programme de reconnaissance;
- la mise en œuvre de la sous-délégation à la haute direction des pouvoirs de dotation en ressources humaines;
- la mise en place du Programme de perfectionnement des cadres intermédiaires;
- la conception de l'Architecture d'activités de programme, qui décrit les responsabilités, les priorités et les mesures du rendement de CFC conformément à la Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR);

- l'examen des systèmes financiers afin de permettre à CFC de recueillir et d'analyser les données sur les ressources financières, dans l'optique de l'AAP;
- la création du Comité de vérification et d'évaluation et la tenue d'activités connexes à l'appui de la prise de décisions et de la planification par la haute direction de CFC.

Les coûts des Services intégrés (3,5 millions de dollars) en 2004-2005 sont ventilés comme suit entre les autres activités de programme de CFC :

Activité de programme	Répartition
Promouvoir des politiques gouvernementales équitables	33 %
Accroître les connaissances et la capacité des organisations quant à l'égalité entre les sexes	67 %

Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations à l'exercice 2004-2005

Le Comité permanent de la condition féminine de la Chambre des communes a été créé en octobre 2004 et il a publié quatre rapports, avec recommandations, qui ont été mentionnés dans les pages précédentes. Les rapports sont disponibles à l'adresse suivante :

http://www.parl.gc.ca/committee/CommitteeList.aspx?Lang=2&PARLSES=381&JNT_0&SEL1D=c24_&COM=8997

La réponse au premier rapport a été communiquée en juin 2005 et les réponses aux autres rapports sont attendues en 2005-2006. Elles seront intégrées au Rapport ministériel sur le rendement de CFC.

L'évaluation interne du Programme pour l'égalité entre les sexes a été achevée à la fin de l'exercice. CFC intégrera les recommandations de celle-ci à la nouvelle stratégie prévue en 2005-2006.

Politiques sur les voyages

La Directive sur les voyages d'affaires, les taux et les indemnités du SCT servent de repères pour les Autorisations spéciales de voyager et s'appliquent aux fonctionnaires, au personnel exonéré et à d'autres personnes voyageant en service commandé.

Un décret a été émis en décembre 1997 pour obliger les organisations autres que les sociétés d'Etat autorisées à élaborer leurs propres politiques en matière de voyages et d'accueil, à se fonder sur la politique du SCT sur les autorisations spéciales de voyager et les frais d'accueil. Une lettre du secrétaire du Conseil du Trésor stipule en outre que les ministères et les organismes dont les politiques sur les voyages diffèrent de celles du SCT doivent publier leurs politiques dans leur RMR et faire état des coûts additionnels qui en découlent par rapport aux politiques du SCT sur les voyages.

Conformément à cette exigence, CFC affirme que l'organisme respecte la Directive sur les voyages, les taux et les indemnités.

Écart entre les dépenses prévues et réelles	Activité de programme	Réelles	Réelles	Dépenses prévues	Autorisations totales	Réelles	Écart entre les dépenses prévues et réelles
	2002-2003	2003-2004	2004-2005 ¹				

Accroître les connaissances et la capacité des organisations quant à l'égalité entre les sexes.

Total des subventions¹

Total pour l'activité de programme¹

Total PPT¹

11,2	11,1	10,9	10,9	10,9	10,8	0,1
11,2	11,1	10,9	10,9	10,9	10,8	0,1
11,2	11,1	10,9	10,9	10,9	10,8	0,1

Remarque au sujet des écarts :

Le solde réel des subventions est de 0,02 million de dollars; les totaux sont cependant arrondis au 0,1 million le plus proche.

Conclusions pertinentes de l'évaluation et l'RL de la plus récente évaluation :

Seront disponibles en 2005-2006

Les dépenses prévues pour 2004-2005 diminuent par rapport à celles de 2002-2003 et de 2003-2004, principalement en raison de la réduction du financement consenti à l'initiative sur le secteur bénévole et communautaire. CFC a reçu 0,4 million de dollars en 2002-2003 et 0,3 million en 2003-2004. Cela dit, les ressources prévues en 2004-2005 comprennent une hausse de 0,1 million pour les subventions et contributions en raison du protocole d'entente conclu entre Patrimoine canadien et CFC sur la mise en oeuvre d'un partenariat interministériel avec les collectivités de langue officielle.

Les dépenses prévues en 2004-2005 pour les paiements de transfert correspondent aux données fournies dans le Rapport sur les plans et priorités 2004-2005 de CFC, y compris une hausse de 0,1 million pour les subventions et contributions en raison du protocole d'entente conclu entre Patrimoine canadien et CFC sur la mise en oeuvre d'un partenariat interministériel avec les collectivités de langue officielle. Les paiements de transfert tiennent compte de la somme de 0,25 million de dollars de l'initiative de lutte contre la violence familiale et de la moitié du financement reçu pour la mise sur pied du PAFS, soit un million chaque année depuis 2000-2001, une somme supplémentaire de 0,75 million chaque année depuis 2001-2002 et une dernière augmentation annuelle de 0,75 million en 2002-2003 et aux exercices suivants. Cumulativement, le budget annuel alloué pour le PAFS par le mécanisme de transfert se chiffre à 1,0 million de dollars en 2000-2001, 1,75 million en 2001-2002, 2,5 millions en 2002-2003 et se maintient depuis à 2,5 millions de dollars de la façon suivante :

PAES (en millions \$)	Augmentation annuelle	Budget annuel
2000-2001	1,0	1,0
2001-2002	0,75	1,75
2002-2003	0,75	2,5
Permanent	0	2,5

Aux fins du présent tableau, les données sur les dépenses prévues sont fournies au poste « Accroître les connaissances et la capacité des organisations quant à l'égalité entre les sexes ». Consulter le tableau 2 pour les détails sur la répartition des fonds par activité de programme.

Programme de paiements de transfert (PT)

Le tableau qui suit résume les paiements de transfert de CFC pour chaque activité de programme.

Nom du programme de paiements de transfert : Programme de promotion de la femme (voté)		
Création : 1973	Fin : permanent	Total du financement pour 2005-2006 : 10,9 M\$

Description du programme de paiements de transfert :

Le mandat du Programme de promotion de la femme (PPF) est réalisé au moyen de deux composantes clés, soit le financement et les services professionnels. Toutes deux contribuent à la réalisation des quatre objectifs du PPF.

Objectifs, résultats prévus et résultats :

Le PPF vise quatre objectifs généraux :

1. favoriser, au sein d'institutions clés, des politiques et programmes qui tiennent compte des répercussions différentes sur les femmes et les hommes ainsi que de la diversité des points de vue des femmes, et permettre aux femmes d'avoir accès aux processus décisionnels;
2. faciliter la participation des groupes de femmes au processus d'élaboration des politiques gouvernementales;
3. améliorer la compréhension, par le public, des enjeux liés à l'égalité des femmes, dans le but d'encourager l'action;
4. accroître l'efficacité des mesures prises par des groupes de femmes pour améliorer la situation des femmes.

Les résultats finaux visés par le PPF sont les suivants :

- les institutions clés ont intégré les divers points de vue des femmes à leurs politiques et programmes;
- les gouvernements et les organismes élus ont intégré les divers points de vue des femmes aux politiques gouvernementales.

Résultats atteints ou progrès accomplis :

Les résultats du PPF sont décrits à la section 2.2.

2004-2005				
Poste vote	Libelle tronqué pour le poste	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues ¹	Autorisations totales ²
ou législatif	vote ou législatif			Réelles ³
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés			
TOTAL		23,9	23,8	23,9
		1,5	1,4	1,4
				23,0

La diminution nette totale de 0,1 million de dollars des dépenses prévues par rapport au Budget principal des dépenses représente une baisse de 0,2 million liée au solde non dépensé du budget de la ministre d'Etat (poste aboli) et à une hausse de 0,1 million pour les subventions et contributions en raison du protocole d'entente conclu entre Patrimoine canadien et l'FC sur la mise en oeuvre d'un partenariat interministériel avec les collectivités de langue officielle.

Les autorisations totales tiennent compte d'une hausse de 0,1 million de dollars relative au financement additionnel accordé à l'FC pour les conventions collectives.

Voir la section 3.1. Aperçu du rendement financier, pour plus de détails sur les écarts.

Coût net de l'organisme

Le tableau illustre le coût net de l'organisme.

2004-2005 (en millions de dollars)	Dépenses réelles totales	Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT	Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	Traitement et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	Moins : Revenus non disponibles	Coût net de l'organisme en 2004-2005
23,0			0,5	0,6				24,1

2004-2005									
Plus : non budgétaires	Crédits budgétaires								
	Moins :			Total :			Total		
	Prêts, investis- sements et avances	Total	dispo- revenus	budg- taires brutes	budg- taires brutes	Subven- tions et contri- butions	Immobi- lisations	Fonction- nement	ETP(s)
Résultat stratégique / Activité	de programme (A)								

Légende : Une police de caractère normale indique les dépenses prévues; les chiffres en italiques indiquent les

autorisations totales (budget principal et budget supplémentaire); ceux en gras indiquent les dépenses réelles.

(A) Les données du Budget principal, le total des dépenses prévues, les autorisations totales et les dépenses réelles sont fournis pour chaque activité de programme en fonction de la nouvelle AAP de CFC. Les ressources indiquées, des estimations, peuvent recouper plusieurs activités de programme.

(B) Les ETP prévus sont inscrits dans l'organigramme fourni dans le Rapport sur les plans et priorités 2004-2005 de CFC.

D'après les dossiers de CFC, les ETP réels correspondent à l'effectif ayant travaillé toute l'année, ainsi qu'à un chiffre établi de façon proportionnelle pour les personnes qui ont travaillé moins d'un an.

(C) Les revenus disponibles doivent être mentionnés. Cette exigence ne s'applique pas à CFC.

Postes législatifs et votés

Le tableau précise la répartition des crédits votés par le Parlement pour CFC.

2004-2005					
Poste voté	Libelle tronqué pour le poste	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues ¹	Autorisations totales ²	Réelles ³
110	Dépenses de fonctionnement	11,6	11,5	11,6	10,8
115	Subventions et contributions	10,8	10,9	10,9	10,8

Plus : non budgétaires		Credits budgétaires		Total : Moins : revenus dispo- nibles (c)		Total depenses brutes		Prêts, investis- sements et avances Total	
3,1	—	3,1	—	3,1	—	3,1	—	3,1	—
3,4	—	3,4	—	3,4	—	3,4	—	3,4	—
27	3,1	31	3,4	0,0	—	0,0	—	0,0	—
<p>Résultat stratégique / Activité de programme (A)</p> <p>ETP (B)</p> <p>Fonction-Immobi- lisations lions et contri- butions</p> <p>Subven- tions et contri- butions</p> <p>Depenses budg- taires brutes</p> <p>dispo- nibles (c) brutes</p> <p>Total depenses brutes</p> <p>Prêts, investis- sements et avances Total</p>									

2002-2003 2003-2004		2004-2005	
Activité de programme (en millions de dollars)		Budget principal des dépenses	Dépenses Autorisations prévues ² totales ³
Réelles ¹	Réelles		Réelles

Équivalents temps plein

116	117	131	131	131	115
-----	-----	-----	-----	-----	-----

¹ Les données sur les dépenses réelles de 2002-2003 attribuables à la nouvelle structure d'activités de programme ne sont pas disponibles. Les dépenses actuelles totales, le coût net de l'organisme et les équivalents temps plein pour 2002-2003 correspondent aux données fournies dans le Rapport sur les plans et priorités 2002-2003 de CFC.

² La diminution nette totale de 0,1 million de dollars des dépenses prévues en 2004-2005 par rapport au Budget principal des dépenses représente une baisse de 0,2 million (au poste «Promouvoir des politiques gouvernementales équitables») liée au solde non dépensé du budget de la ministre d'État (poste aboli) et à une hausse de 0,1 million pour les subventions et contributions (au poste «Accroître les connaissances et la capacité des organisations quant à l'égalité entre les sexes») en raison du protocole d'entente conclu entre Patrimoine canadien et CFC sur la mise en oeuvre d'un partenariat interministériel avec les collectivités de langue officielle.

³ Les autorisations totales tiennent compte d'une hausse de 0,1 million de dollars relative au financement additionnel accordé à CFC pour les conventions collectives.

⁴ Les services reçus à titre gracieux en 2004-2005 comprennent les locaux fournis par TPSGC (0,5 million) et la part correspondant à la contribution de CFC aux primes du régime d'assurance des employés et aux dépenses payées par le Secrétaire du Conseil du Trésor (SCT) (0,6 million). Le montant de 1,1 million de dollars est fondé sur les dépenses prévues pour 2004-2005, telles que présentées dans le Rapport sur les plans et priorités 2004-2005 de CFC.

Utilisation des ressources, par activité de programme (en millions de dollars)

Le tableau ci-dessous explique l'utilisation des ressources pour les activités de programme en 2004-2005, en comparaison avec les crédits votés par le Parlement.

2004-2005									
Plus : non budgétaires									
Crédits budgétaires									
Moins :									
Total :									
Total des dépenses									
Prêts, investissements et avances									
Total									
Résultat stratégique / Activité de programme (A)									
Fonctionnement									
Fonctionnement - Immobilisations									
Subventions et contributions									
Subventions									
Dépenses budgétaires									
Total des dépenses									
Prêts, investissements et avances									
Total									

L'égalité entre les sexes et la pleine participation des femmes à la vie économique, sociale, culturelle et politique du Canada.

1. Promouvoir des politiques gouvernementales équitables

43	4,4	—	3,6	8,0	—	8,0	7,8	—	7,8
43	4,2	—	3,6	7,8	—	7,8	7,8	—	7,8

Les tableaux des sommaires financiers qui suivent reflètent le renforcement des renseignements additionnels.

Comparaison entre les prévisions de dépenses et les dépenses réelles (selon l'AAP)

Le tableau ci-dessous permet de comparer les données du Budget principal des dépenses, les prévisions de dépenses, les autorisations totales et les dépenses réelles de l'exercice 2004-2005, ainsi que les données historiques des dépenses réelles engagées aux exercices 2002-2003 et 2003-2004, selon la nouvelle structure d'AAP. Les ressources indiquées ci-dessous peuvent recouper plusieurs activités de programme.

Page 24
Condition feminine Canada

La structure de rapport décrite dans le Rapport sur les plans et priorités 2004-2005 de CFC repose sur l'ancienne Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPRR) qui incluait un secteur d'activités dont relevaient trois résultats stratégiques.

En 2004-2005, CFC a adopté une nouvelle structure de rapport, l'Architecture d'activités de rendement financier de CFC en fonction de la nouvelle structure d'AAP, qui compte un résultat stratégique appuyé par trois activités de programme. Les coûts pour l'activité de programme des Services intégrés sont inclus dans les deux autres activités de programme; d'autres détails sont fournis à la Section IV - Autres sujets d'intérêt. Depuis l'adoption de l'AAP, CFC a révisé l'affectation de ses ressources pour mieux l'harmoniser à ses activités de programme. Les autorisations totales et les dépenses réelles tiennent compte de ce changement.

Aperçu du rendement financier

En 2004-2005, les autorisations totales de Condition féminine Canada (c.-à-d. le budget total disponible) incluaient un budget de subventions, un budget de fonctionnement pour appuyer le travail de sept directions et de quinze bureaux régionaux, ainsi qu'une somme de cinq millions de dollars pour l'élaboration du PAES¹. Cela comprend les activités connexes comme l'accélération de la mise en oeuvre de l'ACS, la participation des Canadiennes et des Canadiens au processus stratégique, le respect des obligations et des engagements internationaux du Canada et le renforcement de la capacité du secteur bénévole.

Le Budget principal des dépenses 2004-2005 de CFC prévoyait un budget de 23,9 millions de dollars. Il a été réduit par la suite à 23,8 millions (dépenses prévues) pour tenir compte de la réduction de 0,2 million du budget de la ministre d'État (poste aboli) et de la hausse de 0,1 million découlant du financement additionnel prévu dans un protocole d'entente conclu entre le ministère du Patrimoine canadien et CFC aux fins de la mise en oeuvre du partenariat interministériel avec les collectivités de langue officielle.

Le budget définitif disponible est donc de 23,9 millions de dollars et tient également compte d'une somme de 0,1 million pour les conventions collectives.

En bref, le PAES correspond à une somme annuelle de 2,0 millions de dollars depuis 2000-2001, une somme annuelle additionnelle de 1,5 million depuis 2001-2002 et une dernière hausse annuelle de 1,5 million en 2002-2003. Cumulativement, le budget annuel disponible pour le PAES était de 2 millions de dollars en 2000-2001, de 3,5 millions en 2001-2002, et de 5 millions en 2002-2003 et pour les années subséquentes, comme indiqué ci-dessous :

(en millions \$)	Hausse annuelle	Budget annuel
2000-2001	2,0	2,0
2001-2002	1,5	3,5
2002-2003	1,5	5,0
Permanent	0	5,0

L'affectation du financement du PAES est répartie également entre les crédits (c.-à-d. les dépenses de fonctionnement et les subventions et contributions)

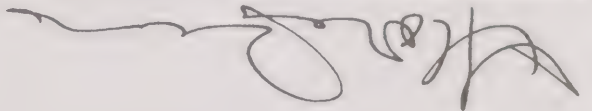
Section III – Renseignements supplémentaires

Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement de 2004-2005 de Condition féminine Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005 du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada* :

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans le guide;
- Il est fondé sur l'Architecture d'activités de programme approuvée du ministère;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées et approuvées les Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.



Nom : Florence Levers

Titre : Coordonnatrice

- la description et la mise en contexte des obstacles posés par les politiques ou les programmes et services à l'obtention d'un logement acceptable avec services de soutien pour les jeunes femmes et l'élaboration d'une stratégie d'action pour surmonter ces obstacles.

Une aide a également été accordée aux responsables d'une étude sur les utilisatrices et utilisateurs de drogues injectables, afin d'effectuer une analyse comparative entre les sexes continue des résultats de l'étude. L'analyse servira au processus décisionnel lié à l'accord de Vancouver, à l'observation des répercussions des interventions envisagées et à la poursuite des efforts de sensibilisation au gouvernement et à l'extérieur pour faire en sorte que les questions touchant les femmes soient mieux comprises et que des mesures pertinentes soient adoptées.

En 2003, le PPF a mis en place un cadre de responsabilisation pour définir les résultats prévus à court, moyen et long terme pour le Fonds de subventions. Le cadre précise l'information requise pour évaluer les résultats. Le PPF a demandé à tous les groupes demandeurs de remplir le formulaire pertinent en respectant les lignes directrices du cadre. Aucune évaluation générale sur les résultats du cadre de responsabilisation n'est disponible à l'heure actuelle. Les outils actuellement disponibles pour le PPF ne permettent pas de produire aisément des rapports et des analyses. Le remaniement à venir du Programme examinera ces outils.

Conformément au plan de vérification interne et d'évaluation fondé sur les risques, CFC a entrepris une évaluation globale du PPF. L'évaluation comprend la collecte d'information impartiale et fondée sur les faits concernant la pertinence, l'incidence et le rapport entre les coûts et l'efficacité du Programme, ainsi que la possibilité d'évaluer les répercussions des changements majeurs touchant le financement du Programme. Les renseignements sur le Programme et le sondage envoyé à 500 organismes non gouvernementaux seront présentés dans le rapport d'évaluation, qui sera publié à la fin de l'automne 2005 et affiché sur le site Web de CFC. Avec ce rapport, CFC aura en main l'information nécessaire pour recueillir les commentaires des groupes de femmes et d'autres organismes oeuvrant en faveur de l'égalité sur les options de modification de la structure du Programme.

- études, il a été possible d'amorcer des débats sur les engagements et les réalisations du Canada liés au Programme d'action de Beijing avec la population et des groupes oeuvrant en faveur de l'égalité des femmes au Canada et à l'étranger.

Le Women's Network PEI a dirigé dans la région Atlantique un examen en profondeur de la loi fédérale sur les prestations parentales afin de suggérer des façons de la rendre plus équitable. En décembre dernier, l'initiative a reçu une mention honorable lors d'une des premières réunions du comité permanent de la Chambre des communes. L'organisme a ensuite examiné les pratiques exemplaires de huit pays, effectué une évaluation de l'actuelle politique à la lumière de dix principes directeurs et suivi de près l'évolution des négociations entre le Québec et le Canada; il est maintenant en mesure de proposer une série de recommandations pour améliorer l'accès aux prestations et combler les écarts entre les sexes et corriger les inégalités économiques de l'actuel régime de prestations de maternité et de prestation parentales.

- Grâce à la Childcare Coalition of Manitoba, les femmes de cette province se sont mobilisées pour exiger des services de garde, ce qui a entraîné l'abandon de la proposition gouvernementale d'imposition de frais pour ces services. De plus, les résultats de recherches menées par le groupe ont été communiqués à d'autres organismes oeuvrant en faveur de l'égalité des femmes, aux groupes en faveur des services de garde, aux médias, à la population et aux divers ordres de gouvernement. Ces études décrivent les besoins en services de garde des travailleuses et leur situation actuelle.

Le PPF a accordé environ 22 p. 100 de ses fonds à des initiatives en faveur du changement institutionnel et 19 p. 100 à des initiatives d'amélioration de l'efficacité des groupes de femmes. Ainsi, en plus du financement versé par l'Initiative de lutte contre la violence familiale, (CFC) financé l'initiative Aboriginal Women Against Violence Everywhere (AWAVE) pour l'élaboration d'une stratégie quadrirpartite de lutte contre la violence faite aux femmes autochtones au Canada. Le financement versé aidera également l'organisme à évaluer l'efficacité des outils actuels de prévention de la violence envers les femmes autochtones.

Le reste des fonds du PPF, soit 16 p. 100, a servi à financer des initiatives de sensibilisation de la population. Par exemple, l'équipe de travail chargée de la stratégie à l'intention des femmes de l'accord intergouvernemental de Vancouver a réservé un million de dollars à l'appui d'un train d'initiatives stratégiques :

- un projet pilote triennal d'accès mobile pour les femmes impliquées dans le commerce du sexe parce qu'elle doivent assurer leur survie;
- la recherche et l'élaboration d'approches plus efficaces de surveillance et de signalement de violence de clients violents;
- la transformation d'un programme d'accueil sûr en un refuge intégré accessible en tout temps;
- l'appui à la mise sur pied de projets de développement social suggérés par les groupes de femmes et à l'intention de ceux-ci;

pointe des tendances touchant l'égalité entre les sexes. Les critères de financement des recherches sont disponibles sur le site Web de CFC (http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/prf/index_f.html).

Résultat prévu : Les connaissances et les engagements en matière d'égalité entre les sexes sont approfondis.

Indicateur de rendement : Le nombre d'organisations, de chercheuses et de chercheurs qui ont atteint les objectifs énoncés dans leur dossier de financement.

Résultats : Comme prévu au RPP de 2004-2005, la Direction de la recherche a publié huit

rapports de recherche en matière de politiques visant à améliorer les connaissances et la compréhension des répercussions sur les femmes des politiques et des programmes existants au Canada et d'en suggérer de nouveaux. Les rapports traitent de sujets liés aux accords commerciaux, à l'accès aux prestations sociales, aux méthodes de recherche sur les questions autochtones et à l'évolution des tendances en matière de condition féminine. Tous les rapports sont disponibles sur le site Web de CFC (<http://www.swc-cfc.gc.ca>).

Dans le cadre de son engagement de donner la priorité aux problèmes des femmes autochtones, Condition féminine Canada a financé la production de deux documents de recherche sur l'incidence du projet de loi C-31 sur les femmes autochtones, ainsi qu'un outil de recherche unique, le *Cadre holistique pour la recherche en matière de politiques autochtones* qui vise à renforcer les capacités et à aider les chercheuses autochtones et autres qui travaillent sur des questions liées aux Autochtones.

CFC et Statistique Canada ont collaboré à la création d'un outil de référence pour les chercheuses et chercheurs ainsi que les instances décisionnelles. Il s'agit du document *Un quart de siècle de changements : les jeunes femmes au Canada dans les années 1970 et aujourd'hui*. La Direction du Programme de promotion de la femme et des Opérations régionales a réalisé la majorité des activités décrites dans le Rapport sur les plans et priorités 2004-2005, pour un total de 11 millions de dollars visant 205 initiatives, soit 0,05 million de dollars en moyenne par initiative, un montant semblable à celui accordé lors des exercices précédents. Le financement de certaines initiatives est versé sur plus d'un exercice.

Dans le secteur du développement social, les investissements et les résultats se font rarement au cours d'un même exercice. Il faut également noter qu'il est difficile d'attribuer à une raison particulière le lien entre les résultats et les investissements.

Le Programme de promotion de la femme (PPF) consacre 43 p. 100 de ses fonds à des initiatives nationales, régionales et locales qui cherchent à influencer la politique gouvernementale. En voici des exemples :

- Dans le cadre de Beijing +10, la Fédération des femmes du Québec, l'Alliance canadienne féministe pour l'action internationale (AFAI) et d'autres groupes régionaux ont reçu des fonds pour effectuer une analyse des répercussions depuis 1995 de la réorganisation des programmes sociaux sur les femmes et pour évaluer l'efficacité des mécanismes institutionnels de promotion de la femme, en particulier en ce qui concerne la pauvreté et la discrimination chez les femmes autochtones. À l'aide des résultats de ces

Pendant cette réorientation des activités de renforcement des capacités institutionnelles, CFC a poursuivi la formation dans des ministères particuliers. Ainsi en 2004-2005, CFC a donné au pays trois séances de formation générale et deux de nature plus spécialisée.

(Comme le mentionne le Rapport sur les plans et priorités 2004-2005, d'autres pays ont demandé la possibilité d'établir avec CFC des partenariats sur le renforcement des capacités en ACS. Fait à noter, la demande en ACS s'accroît sur la scène internationale, mais est faible au pays, ce qui s'explique par diverses raisons complexes et historiques. Par exemple, les pays bénéficiaires de Fonds de l'Agence canadienne de développement international (ACDI) doivent tenir compte de considérations liées à l'égalité entre les sexes dans tous leurs projets. Or, bon nombre de ces pays sont en transition et s'efforcent de rebâtir leur économie ou une société démocratique. Des projets de l'ACDI-CFC ont notamment été menés en Afrique du Sud, à Haïti et en Russie. La réalisation de l'égalité entre les sexes constitue un problème complexe pour n'importe quel pays. À ces difficultés s'ajoute le fait qu'au Canada, on pense que l'égalité a été atteinte et n'exige donc plus d'efforts soutenus, ou qu'elle n'est plus une priorité du gouvernement et que les mécanismes de promotion de l'égalité existants sont affaiblis.

Sous-activité : 2.2 : Financer de la recherche et des initiatives communautaires

Les dépenses en recherche financées par le Fonds de recherche en matière de politiques (d'une valeur de 1,2 million de dollars) représentent des marchés de plus de 0,8 million de dollars. Les subventions et contributions pour des initiatives communautaires s'élevaient à 10,8 millions, dont 2,5 millions du PAFS, 0,1 million du Programme des langues officielles de Patrimoine canadien et 0,25 million de l'Initiative de lutte contre la violence familiale. Ces activités de financement misent sur la réalisation et la mise à profit, de manière coordonnée, d'autres recherches ou actions sur des questions particulières présentant un intérêt pour la société canadienne, de même que l'appui aux efforts d'autres intervenantes et intervenants qui se préoccupent d'enjeux liés à l'égalité entre les sexes.

La Direction du Programme de promotion de la femme et des Opérations régionales est la principale responsable de cette sous-activité, avec un budget de 14,7 millions de dollars (3,8 millions pour le budget de fonctionnement et 10,9 millions pour les subventions et contributions). Le budget comprend la rémunération de 50 employés et employés qui gèrent le programme de subventions, offrent des services à l'échelle du Canada et participent aux initiatives ministérielles et gouvernementales. Le Programme de promotion de la femme a comme mandat d'offrir une aide financière et des services professionnels aux groupes de femmes et aux autres organismes oeuvrant en faveur de l'égalité des femmes, en examinant la situation économique, sociale, politique et juridique des femmes. Le site Web de CFC (http://www.swc-etc.gc.ca/funding/wfp_expenditure.html) explique en détail les critères de financement de ces groupes. Les groupes demandeurs doivent communiquer avec le bureau régional de CFC pour faire une demande de financement, car aucun formulaire électronique n'est disponible.

La Direction de la recherche de CFC dispose d'un budget de 1,6 million de dollars, ce qui inclut le Fonds de recherche en matière de politique et un budget d'exploitation pour la rémunération de 4,6 employés et employés et les dépenses de fonctionnement. En collaboration avec un petit comité externe non gouvernemental, la Direction gère des marchés à l'appui de recherches indépendantes en matière de politiques, qui sont pertinentes à l'échelle nationale et à la fine

Cette année, CFC a organisé des activités de sensibilisation afin d'encourager les ministères fédéraux, les organismes non gouvernementaux et les intervenants et intervenantes à utiliser ses publications. Un atelier de recherche sur les politiques gouvernementales portant sur « l'égalité entre les sexes et le commerce » a attiré plus de 50 personnes qui ont pu en apprendre davantage sur les récentes études publiées à ce sujet et sur la planification de la conférence sur la recherche en matière de politiques autochtones, qui aura lieu à Ottawa en 2006.

Sous-activité : 2.1 Recueillir, produire et diffuser de l'information sur l'égalité entre les sexes

Cette sous-activité vise à aider les ministères et organismes fédéraux à se doter des procédures nécessaires pour renforcer leur capacité et à créer les outils dont ils ont besoin pour intégrer l'ACS à leurs activités d'élaboration de politiques et de programmes. La Direction de l'ACS de CFC, responsable de ces activités, dispose d'un budget global de 0,6 million de dollars et d'une équipe de cinq employés.

Au cours des trois dernières années, CFC a amélioré et accéléré la mise en oeuvre de l'ACS, c'est-à-dire qu'il a élaboré une gamme d'outils et de gabarits personnalisables pour consolider la capacité des ministères et organismes fédéraux, d'autres ordres de gouvernement et d'autres intervenantes et intervenants. Parmi ceux-ci figurent un programme de formation pour enseigner aux analystes de politiques et de programmes à appliquer cette forme d'analyse. Ce programme peut être adapté en fonction des buts de la politique et du programme, des objectifs d'apprentissage ainsi que du mandat du ministère des participants et des participants. En outre, le programme comprend un volet spécialisé de perfectionnement pour les formateurs et formateurs en ACS. Les initiatives de formation et de sensibilisation de CFC incluent aussi une gamme de ressources, de liens, d'activités et de bibliographies accessibles en direct, des trousseaux et fiches d'information sur l'ACS et l'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes, de même que des foires et une conférence (http://www.swc-cfc.gc.ca/resources/gba/index_f.htm).

Résultat prévu : Intégration de l'ACS aux initiatives gouvernementales.

Indicateur de rendement : Accroissement de la capacité de certains ministères à effectuer des ACS.

Résultats : Dans son Rapport sur les plans et priorités 2004-2005, CFC a réorienté ses activités de renforcement des capacités, passant du renforcement des capacités individuelles à celles des organisations. Cette réorientation commence à porter fruit. Ainsi, des douze ministères déjà dotés d'une unité responsable de l'ACS, quatre utilisent l'outil d'autoévaluation de la capacité organisationnelle pour créer ou perfectionner leur plan de mise en oeuvre de l'ACS, ou pour corriger des faiblesses dans leur organisation, dans le but ultime d'instaurer un processus institutionnel viable d'ACS. Même si l'intégration de l'ACS au gouvernement est un résultat à long terme, soit en 2010-2011, il est cependant satisfaisant de constater qu'un tiers des ministères ayant une unité responsable de l'ACS possèdent maintenant la capacité institutionnelle pertinente.

connaissances essentielles au renforcement de la capacité du gouvernement de répondre adéquatement, par ses politiques et programmes, aux enjeux complexes d'intérêt pour les femmes au Canada (http://www.cfc-swc.gc.ca/funding/prf_index_f.html).

La Direction de l'analyse comparative entre les sexes de CFC a conçu un outil d'autoévaluation de la capacité organisationnelle qui permet à l'organisme et aux ministères participants d'évaluer leur capacité à mettre en œuvre, gérer et tenir à jour le processus d'ACS pour atteindre les objectifs d'égalité entre les sexes.

La Direction des communications et des consultations offre une vaste gamme de services, fournit de l'aide à toutes les activités de communication de CFC et communique de l'information au public. La Direction est dotée d'un budget de 1,3 million de dollars et de 14 ETP.

Résultat prévu : Les ministères, les organismes non gouvernementaux et d'autres partenaires combient les lacunes dans les connaissances et capacités relatives à l'égalité entre les sexes.

Indicateurs de rendement : Le nombre de groupes qui interviennent pour combler les lacunes et atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés; le nombre de décisionnaires connaissant le résultat des recherches ciblées; le nombre de références aux nouvelles recherches.

Résultats : Les recommandations de l'évaluation du PAFS, ainsi que l'évaluation de Beijing * 10 ont démontré que l'analyse comparative entre les sexes est la base de toute stratégie pour l'égalité entre les sexes. En outre, trois des quatre rapports déposés à la Chambre des communes par le Comité permanent de la condition féminine donnent un appui non équivoque aux initiatives visant à élargir les connaissances et à accroître les capacités organisationnelles en matière d'égalité entre les sexes.

• Portant sur le financement, le premier rapport demandait au gouvernement d'augmenter de 25 p. 100 le financement du Programme de promotion de la femme, dont le budget s'élève actuellement à 10,9 millions de dollars.

• Le deuxième rapport soulignait la nécessité de mettre en place des mécanismes de responsabilisation, avec un rôle plus actif pour les organismes centraux et les ministères dans l'adoption du processus d'ACS. D'ailleurs, la plupart des ministères fédéraux qui ont comparu devant le Comité permanent ont été incapables d'expliquer comment ils utilisent l'ACS. Les travaux de la Direction de l'analyse comparative entre les sexes de CFC étaient déjà bien amorcés avant la création du Comité et la publication de ses rapports, mais les recommandations de celui-ci sur l'établissement par les ministères de mécanismes et de plans d'action pour la mise en œuvre de l'ACS aideront CFC à assurer la coordination et la responsabilisation quant aux progrès liés à l'ACS.

• Avec sur les moyens possibles d'améliorer le fonctionnement des arrangements de financement actuels entre les organismes oeuvrant pour l'égalité et le Programme de promotion de la femme de CFC, le troisième rapport a formulé dix recommandations pour régler ces problèmes de financement et a mis en lumière le besoin de consultations sérieuses sur les futures orientations du Programme avec ces groupes (http://www.cfc-swc.gc.ca/funding/wp_index_f.html).

particulier en ce qui concerne la violence dont elles sont victimes. Les ministres ont également discuté de la sécurité économique des femmes et ont convenu de sensibiliser leurs collègues concernés et de collaborer avec eux sur les aspects de la prestation des soins qui sont liés à l'égalité entre les sexes et leur incidence sur l'égalité des femmes. Ils ont également discuté du renouvellement des lois sur la protection de la santé et des moyens de faire connaître à leurs collègues concernés l'importance des répercussions sur les femmes et les hommes des programmes et des lois sur la santé.

Activité de programme : 2.0 Accroître les connaissances et la capacité des organisations quant à l'égalité entre les sexes

Cette activité de programme vise à accroître les connaissances et les capacités d'un certain nombre d'intervenantes et d'intervenants, de sorte qu'ils soient mieux informés et plus en mesure de s'occuper des enjeux liés à l'égalité entre les sexes présentant un intérêt pour la société canadienne et que leur action soit coordonnée.

Ressources financières (en millions de dollars)*		
Autorisations totales	Réelles	Ecart
20,5	19,9	0,6
Ressources humaines (équivalents temps plein)*		
Autorisations totales	Réelles	Ecart
100	88	12

* Les ressources indiquées ci-dessous peuvent recouper plusieurs activités de programme; en outre, puisqu'il s'agit de prévisions, elles pourront éventuellement être rajustées lors de la mise à jour annuelle des niveaux de référence de 2006-2007.

Grâce à son fonds de subventions et contributions de 10,9 millions de dollars (2004-2005), CFC est le seul organisme fédéral qui offre une aide financière aux groupes de femmes et qui joue un rôle de coordination central pour les activités de renforcement des capacités, de recherche et d'analyse des politiques liées à l'égalité entre les sexes. Par l'entremise de son personnel des régions et du bureau national (http://www.swc-cfc.gc.ca/contact/index_f.htm), CFC gère le fonds de subventions et aide les groupes de femmes et les autres organismes oeuvrant en faveur de l'égalité entre les sexes, par le biais des mesures suivantes :

- aider les groupes à élaborer des stratégies d'action;
- les référer à d'autres sources de financement;
- conseiller les organismes non gouvernementaux au sujet de questions opérationnelles;
- recommander des personnes-ressources dans les collectivités qui pourraient aider les groupes de diverses façons;
- faciliter le réseautage, les communications et les partenariats entre organismes.

Au moyen de son Fonds de recherche en matière de politiques de 1,2 million de dollars, CFC crée et transmet une base solide de connaissances en matière d'égalité entre les sexes, des

tous les ministères fédéraux pour définir les objectifs nationaux du Canada, à l'aide de l'examen des écarts entre les sexes au pays et de l'expérience vécue par d'autres pays, ainsi que pour dresser le plan d'une nouvelle stratégie pour l'égalité entre les sexes au Canada. CFC a également élaboré et coordonné la préparation de la réponse du Canada au questionnaire adressé aux gouvernements par les Nations Unies sur la mise en œuvre du Programme d'action de Beijing. L'organisme a aussi préparé des fiches de renseignements sur le processus Beijing + 10 et sur les tendances et modèles de l'égalité entre les sexes au Canada. CFC a également été responsable de l'appui offert par le Canada pour assurer la participation efficace des organismes non gouvernementaux canadiens aux réunions internationales et régionales et à l'élaboration de plans de promotion de l'égalité entre les sexes au Canada.

À la réunion sur Beijing + 10 tenue en mars 2005, CFC :

- a participé aux échanges sur les résultats, les obstacles et les pratiques exemplaires en matière de réalisation des engagements existants, a tiré des leçons de l'expérience d'autres pays et se servira de ces nouvelles connaissances pour faire progresser l'égalité entre les sexes au Canada;
- a vigoureusement défendu le renouvellement par le Canada de ses engagements en faveur des objectifs de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing et l'organisme veillera à ce que le Programme demeure toujours la norme internationale;
- a joué un rôle clé dans les négociations de plusieurs résolutions de l'ONU et sur les processus, les structures, les outils et les responsabilités des nations essentielles à l'intégration de l'égalité entre les sexes aux politiques gouvernementales.

À la délégation du Canada à la réunion de Beijing + 10 était présidée par la ministre Frulla et regroupait des parlementaires et des représentants et représentants des organismes non gouvernementaux. Grâce à cette réunion internationale et à la création du Comité permanent de la condition féminine, le Parlement canadien est davantage sensibilisé aux questions touchant les femmes, ce qui a suscité un regain d'intérêt au pays en faveur des groupes de femmes. L'analyse comparative entre les sexes au gouvernement fédéral et de l'équité salariale. Des avancées dans ces domaines pourraient renforcer les capacités des groupes de femmes à faire connaître les inégalités qui touchent les femmes et s'assurer que les programmes et politiques tiennent compte du vécu des femmes. Dans le cadre de la réunion de Beijing + 10, le Canada s'est publiquement engagé à élaborer une nouvelle stratégie pour l'égalité entre les sexes, avec une nouvelle vision et une nouvelle orientation. Cette stratégie reposera sur les engagements actuels, ainsi que sur les atouts et les obstacles du Canada, démontrés par les analyses, les statistiques et les indicateurs.

L'élaboration et la mise en œuvre du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes de 2000-2005 se sont heurtées à plusieurs obstacles, notamment l'absence de mécanismes de responsabilisation et le fait que le processus dépend de la volonté des ministères d'adopter la stratégie. Le Canada a été critiqué sur la scène internationale pour sa faiblesse en matière de responsabilisation et sa difficulté de présenter des résultats sur les progrès accomplis dans plusieurs secteurs.

En octobre 2004, les ministères fédérale, provinciaux et territoriaux responsables de la condition féminine ont réaffirmé leur engagement d'améliorer la situation des femmes autochtones, en

millions de dollars sur cinq ans et approuvée au début de l'exercice 2005-2006, l'initiative permettra à l'Association des femmes autochtones du Canada de collaborer plus activement avec d'autres groupes de femmes autochtones et le gouvernement fédéral pour :

- entreprendre des recherches afin d'évaluer l'ampleur et les causes de la violence à caractère raciste et sexiste contre les femmes autochtones et de suivre les tendances dans ce domaine;
 - lancer des initiatives de sensibilisation du public afin de mieux faire connaître et comprendre le problème;
 - prendre part à l'orientation et à l'élaboration des politiques.
- Condition féminine Canada est responsable de l'initiative.

Sous-activité : 1.2 Coordonner les activités du gouvernement fédéral et rendre compte des progrès

Afin de mener à bien cette activité, CFC continuera de travailler avec les ministères et les organismes fédéraux de manière à coordonner l'élaboration et la mise en oeuvre des stratégies fédérales pour l'égalité entre les sexes et à pouvoir rendre compte, tant sur la scène nationale qu'internationale, des progrès réalisés à l'égard des engagements pris en la matière, comme la *Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes* et le Programme d'action de Beijing.

Résultat prévu : Utilisation par les ministères et organismes fédéraux d'une approche cohérente d'élaboration et de mise en oeuvre des politiques gouvernementales visant à promouvoir l'égalité entre les sexes.

Indicateur de rendement : Le nombre de ministères et organismes participant à l'élaboration des stratégies fédérales pour l'égalité entre les sexes.

Résultats : Dans le cadre des efforts pour établir et consolider l'infrastructure stratégique nécessaire pour promouvoir l'égalité entre les sexes, CFC collabore avec les autres ministères pour élaborer un processus de diagnostic. Celui-ci aidera le gouvernement à mieux définir des priorités d'avenir et des objectifs mesurables pour combler les écarts les plus marqués ou persistants entre les femmes et les hommes, ainsi qu'entre les femmes dans des situations diverses. Démarrés en 2003, ces travaux se sont poursuivis en 2004-2005 et sont toujours en cours. Le cadre de diagnostic accepté et l'information compilée s'avèrent de bonnes assises pour l'analyse; ils ont d'ailleurs été utilisés pour le processus de Beijing +10 et seront des composantes clés de l'élaboration de la stratégie pour l'égalité entre les sexes. CFC continuera ses efforts pour améliorer sa capacité en diagnostic, y compris pour l'accès aux données de programme des autres ministères, une tâche qui s'est révélée complexe en 2004-2005.

Les préparatifs pour le processus Beijing +10 ont été menés par Condition féminine Canada, en collaboration avec Affaires étrangères Canada. Cela comprenait la coordination des efforts de

Indicateur de rendement : Pourcentage de recommandations stratégiques de CFC acceptées par les ministères et organismes fédéraux.

Résultats : CFC a joué un rôle éminent dans les politiques fédérales cette année. Toutes les activités prévues en 2004-2005 ont été réalisées et bon nombre d'entre elles serviront d'assises à de nouvelles initiatives fédérales importantes qui seront intégrées aux travaux d'élaboration du plan d'action 2005-2010 annoncé par le gouvernement fédéral en mai 2005.

Le thème de la pauvreté a connu une évolution très intéressante. Depuis plusieurs années, les organismes de promotion des services de garde d'enfants demandent l'adoption d'une stratégie nationale à ce sujet. Ils veulent maintenant présenter ce dossier comme une question d'égalité entre les sexes, puisque la demande initiale avait été faite par les groupes de femmes. Ils ont donc demandé à CFC de collaborer aux efforts de Développement social Canada pour faire avancer le dossier. Grâce à la collaboration de CFC avec les intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux, les considérations liées à l'égalité entre les sexes ont été intégrées à la planification et l'organisation d'une conférence nationale sur la garde et l'apprentissage de jeunes enfants. Cela est d'autant plus important compte tenu du besoin essentiel de services de garde abordables et de qualité pour les femmes, en particulier les mères seules, et les enfants. Pendant l'exécution de ces travaux par CFC, le gouvernement fédéral n'avait pas encore donné d'indication qu'il traiterait rapidement de l'avant avec ce programme d'action et qu'il tiendrait compte des résultats de la conférence dans la nouvelle politique.

CFC a joué un rôle clé dans la communication des principales constatations des recherches et des initiatives gouvernementales ainsi que dans l'accroissement des possibilités pour les femmes autochtones de participer aux programmes et d'avoir accès au financement de programme et à d'autres ressources, par le biais des activités suivantes :

- fournir aux autres ministères fédéraux des analyses et des commentaires sur les répercussions des politiques, programmes et lois sur les femmes autochtones;
- examiner le rôle des femmes autochtones dans la gouvernance et dans le processus décisionnel;
- décrire les enjeux liés aux biens immobiliers matrimoniaux situés dans les réserves et dans les collectivités;
- étudier les moyens d'éliminer les causes profondes de la violence faite aux femmes autochtones et discuter des résultats lors de nombreuses réunions avec des particuliers, des groupes et des ministères fédéraux.

Dans l'ensemble, les fonctionnaires fédéraux connaissent et comprennent mieux les problèmes touchant les femmes autochtones. Celles-ci sont maintenant mieux en mesure d'élaborer des stratégies, d'établir des réseaux et d'avoir accès à l'information sur les programmes et services qui leur sont offerts.

De concert avec Affaires indiennes et du Nord canadien et l'Association des femmes autochtones du Canada (AFAAC), CFC a préparé une proposition d'initiative, intitulée Sœurs d'esprit, dans le cadre d'une stratégie nationale visant à résoudre le problème de violence à caractère raciste et sexiste dont sont victimes un bon nombre de femmes autochtones. Dotée d'un budget de cinq

cinq années du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes, les efforts de toutes les directions de CFC ont contribué à la réussite des volets du PAES relevant de l'organisme. Depuis l'adoption de la nouvelle architecture d'activités de programme en 2005-2006, la Direction des politiques et des relations extérieures est la principale responsable de la promotion de politiques gouvernementales équitables et des deux sous-activités connexes. La Direction était dotée d'un budget de 1,8 million de dollars et d'un effectif représentant 17 équivalents à temps plein.

Résultat prévu : Des initiatives fédérales qui réduisent les inégalités entre les femmes et les hommes et améliorent les possibilités des femmes.

Indicateur de rendement : Le nombre d'initiatives fédérales qui contribuent de façon notable à l'égalité entre les sexes.

Résultats : Vu la complexité de l'élaboration et de la mise en oeuvre du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes, une évaluation des quatre volets de ce programme a été effectuée en 2004-2005, comme le prévoyait le plan axé sur les risques de CFC. Les volets sont : accélérer la mise en oeuvre de l'analyse comparative entre les sexes, engager les Canadiennes et les Canadiens dans le processus stratégique, honorer les obligations et les engagements internationaux du Canada et renforcer la capacité du secteur bénévole. Les recommandations de l'évaluation ont signalé les besoins suivants :

- un appui plus solide et plus clairement exprimé provenant de la classe politique et de la fonction publique;
- une aide financière accrue pour les ressources humaines;
- un cadre législatif/réglementaire qui oblige l'ensemble du gouvernement à faire état de ses progrès en matière de promotion de l'égalité entre les sexes et qui peut nécessiter l'adoption de mesures correctives;
- un cadre conceptuel détaillé et entièrement documenté;
- des consultations et une collaboration plus fréquentes, efficaces et régulières avec des groupes oeuvrant en faveur de l'égalité des femmes au Canada.

L'élaboration de la nouvelle stratégie pour l'égalité entre les sexes s'appuiera sur les résultats de cette évaluation.

Sous-activité : 1.1 Effectuer de l'analyse comparative entre les sexes

Cette sous-activité vise à exercer une influence sur l'élaboration des politiques gouvernementales ainsi que donner des conseils et de faire des recommandations dans les domaines du ressort du gouvernement du Canada, notamment la pauvreté et la sécurité économique des femmes ainsi que la situation des femmes autochtones.

Résultat prévu : Politiques fédérales qui contribuent à l'égalité entre les sexes.

Analyse par activité de programme

Résultat stratégique de CFC	L'égalité entre les sexes et la pleine participation des femmes à la vie économique, sociale, culturelle et politique du Canada
-----------------------------	---

Pour que le gouvernement du Canada parvienne à bâtir, tel qu'il s'y est engagé, une société englobant l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens, CFC fait la promotion de l'égalité entre les sexes et de la participation, dans toutes les sphères de la vie au Canada, des femmes et des filles dans toute leur diversité. Ce résultat stratégique d'égalité entre les sexes découle du mandat de CFC, soit coordonner les politiques relatives à la situation de la femme et gérer les programmes qui s'y rapportent, et il est renforcé par la *Charte canadienne des droits et libertés* ainsi que par l'adhésion du Canada à la *Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes* et par son engagement à mettre en oeuvre le Programme d'action de Beijing.

En raison de son expérience, de sa taille et de ses ressources, CFC ne pourra réaliser ses résultats d'égalité entre les sexes qu'avec de solides partenaires. La collaboration avec les partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux, les groupes de femmes, les organismes oeuvrant en faveur de l'égalité et la société civile est essentielle à la réalisation à long terme de l'égalité entre les sexes. Les efforts en ce sens sont axés sur deux grandes activités de programme, soit la promotion d'une politique gouvernementale équitable et l'amélioration des capacités organisationnelles et des connaissances en matière d'égalité entre les sexes, qui aideront CFC à démontrer les progrès de sa contribution à ce résultat à long terme.

Activité de programme : 1.0 Promouvoir des politiques gouvernementales équitables

Ressources financières (en millions de dollars)*		
Autorisations totales	Réelles	Écart
3,4	3,1	0,3
Ressources humaines (équivalents temps plein)*		
Autorisations totales	Réelles	Écart
31	27	4

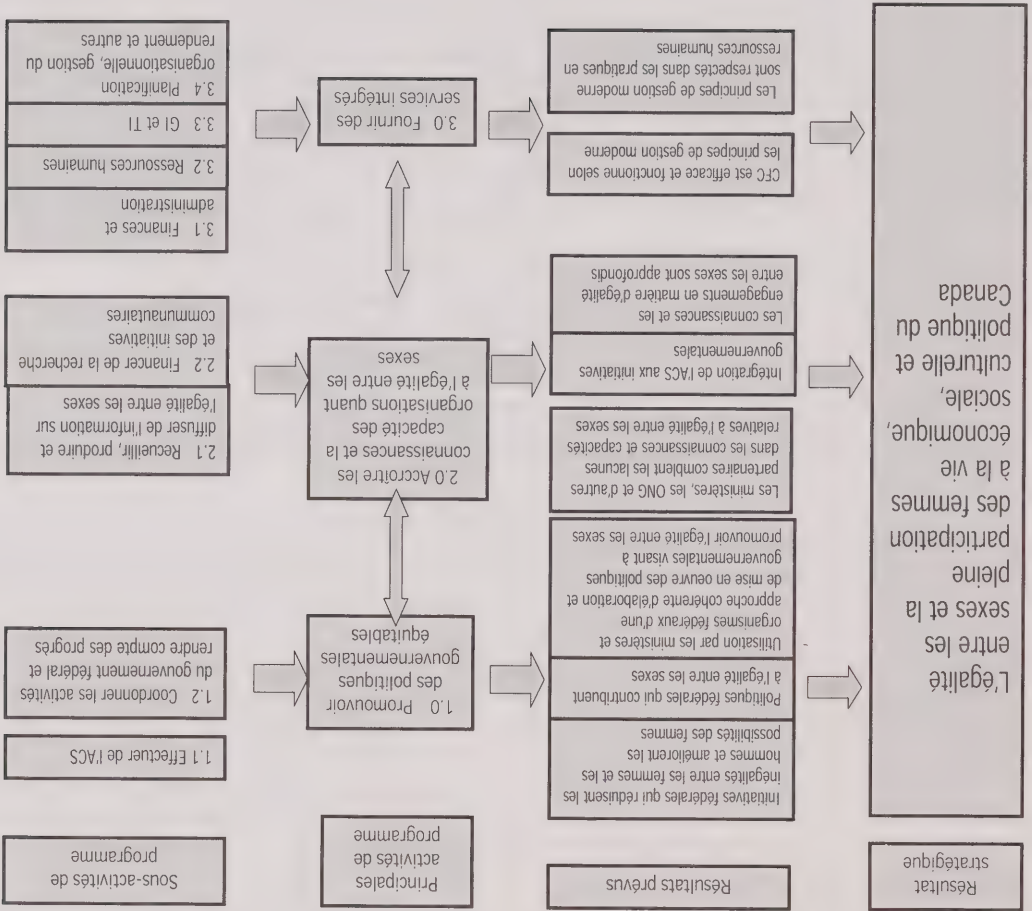
* Les ressources indiquées ci-dessous peuvent recouper plusieurs activités de programmes; en outre, puisqu'il s'agit de prévisions, elles pourront éventuellement être rajustées lors de la mise à jour annuelle des niveaux de référence de 2006-2007.

La promotion d'une politique gouvernementale équitable est axée sur des efforts dans l'ensemble du gouvernement et avec d'autres ordres de gouvernement et a pour objet de mener à l'élaboration de politiques, de lois, de règlements, de programmes et de services tenant compte de l'expérience et de la réalité des femmes dans toute leur diversité. CFC s'appuie sur des recherches comparatives entre les sexes et collabore avec la société civile et les organismes non gouvernementaux dans toutes les activités stratégiques en rapport avec l'égalité entre les sexes et l'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes. Au cours des

Section II – Analyse du rendement par résultat stratégique

Chaîne de résultats de l'AAP de CFC

Chaîne de résultats de l'AAP de CFC



programmes et politiques du gouvernement. Les obligations permanentes découlant de la *Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes* exercent aussi une grande influence sur les activités stratégiques de CFC. En mars 2005, l'importante réunion Beijing + 10 s'est tenue à New York. Il s'agit d'un examen et d'une évaluation du processus de mise en œuvre de la *Déclaration et du Programme d'action de Beijing* (10 index, l'html). La réunion a aussi été pour le Canada l'occasion d'évaluer ses progrès vis-à-vis des engagements pris à la quatrième Conférence mondiale sur les femmes, tenue à Beijing (Chine) en 1995.

Le Comité permanent de la condition féminine créé en 2004 a mis en lumière les questions liées à l'égalité entre les sexes. CFC a d'ailleurs comparu à maintes reprises devant le Comité permanent pour discuter de divers sujets, comme le financement des groupes de femmes et d'autres organismes œuvrant en faveur de l'égalité. L'ACS et son application par les ministères fédéraux ainsi que le processus lié à Beijing + 10.

Le Comité permanent a également invité d'autres ministères fédéraux à faire le point sur leurs progrès en matière de mise en œuvre de l'ACS, une mesure qui a augmenté la sensibilisation et la responsabilisation. La ministre a également discuté avec ses collègues et le Comité permanent du projet d'élaborer une stratégie pour l'égalité entre les sexes, suivie d'un plan d'action. L'élaboration de la nouvelle stratégie pour l'égalité entre les sexes tiendra compte des résultats de l'évaluation du PAFS menée en 2004-2005, des recommandations formulées en 2003 par le Comité des Nations Unies sur l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes, des leçons tirées de Beijing + 10, des priorités du gouvernement du Canada et des consultations auprès de la société civile.

Canada ont certains effets égalisateurs pour les sexes. Ainsi, le revenu total des femmes après impôt était équivalent à 66 p. 100 de celui des hommes en 2002, contre 64 p. 100 en 1997.

Selon des évaluations nationales et internationales, le risque de pauvreté chez les femmes et la situation défavorable des femmes autochtones constituent les principaux écarts en matière d'égalité entre les sexes.

- Dans l'ensemble de la population et dans presque toutes les catégories de race, d'âge, de handicap, de famille et autres, le risque de pauvreté est plus grand pour les femmes que pour les hommes. Le taux de faible revenu chez les femmes handicapées de 16 à 64 ans était de 16,1 p. 100, contre 12,9 p. 100 chez les hommes.
- Les mères seules sont plus susceptibles de vivre dans la pauvreté, avec un taux de faible de revenu de 35 p. 100 pour ces familles contre 11 p. 100 pour les hommes dans la même situation.
- D'après le recensement de 2001, le taux de pauvreté des immigrantes était d'environ cinq points de pourcentage de plus que celui des autres Canadiennes; celui des femmes membres d'une minorité visible près du double et celui des femmes autochtones, plus du double.
- Peu importe l'indicateur de bien-être – espérance de vie, santé, emploi ou accès au logement – les femmes autochtones sont en situation moins favorable que les autres femmes ou que les hommes autochtones. Cela dit, on constate quelques tendances positives, notamment en éducation.

- Les femmes autochtones qui vivent dans les réserves sont plus nombreuses à vivre dans la pauvreté que celles vivant hors réserve. Par ailleurs, les femmes qui vivent dans le Nord connaissent une situation pénible, en raison de l'éloignement de leur collectivité, où les possibilités économiques sont rares et l'infrastructure sociale est difficile d'accès.
- Contrairement aux autres Canadiennes, les femmes autochtones sont plus souvent victimes de violence familiale, ou de violence à caractère sexiste et raciste. Elles sont en outre plus susceptibles de mourir à la suite de ces gestes de violence.

Environnement opérationnel et contexte de CFC en 2004-2005

Les activités stratégiques ne cessent de se complexifier au Canada. Le gouvernement fédéral devra donc continuer d'innover pour satisfaire à ses engagements nationaux en faveur de l'égalité et travailler à renforcer la collaboration avec les provinces, les territoires, le secteur bénévole, les collectivités autochtones et d'autres partenaires afin d'atteindre son résultat d'égalité pour les Canadiennes et les Canadiens.

L'objectif global du Plan fédéral pour l'égalité entre les sexes de 1995 et du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes de 2000 était la mise en oeuvre du processus d'ACS pour tous les

Résultats	Nouvelle structure - pour 2004-2005, selon l'ancienne structure	Dépenses Autori- sations totales	Dépenses prévues (SPRR)	Type	service: • d'une gestion moderne, • de l'évaluation et de la vérification des programmes; • d'un cadre de responsabilisation pour le programme de financement.	23,9	23,9	23,0
Résultats attendus et situation actuelle	Activité de programme (AAP)							

L'affectation du financement pour le P AES est répartie également entre les dépenses de fonctionnement et les subventions et contributions. D'autres détails sont fournis à la section III - Information additionnelle.

** Les coûts des Services intégrés, de 3,5 M\$ en 2004-2005, ont été répartis entre les deux activités de programme (33 p. 100 et de 67 p. 100 respectivement). D'autres détails sont fournis à la section IV - Autres sujets d'intérêt.

Tendances socio-économiques en matière d'égalité entre les sexes

Pour répondre efficacement à l'évolution des besoins des femmes, des hommes et des enfants, il faudra adopter des mesures gouvernementales tenant compte de l'égalité entre les sexes et d'autres facteurs de diversité.

- A l'inverse de la majorité des familles canadiennes, les familles autochtones s'agrandissent. Par ailleurs, les mères seules représentent près de 20 p. 100 des familles et ce taux est encore plus élevé pour les familles autochtones.
- En 2002, les femmes constituaient 57 p. 100 de la population des 65 ans et plus et 70 p. 100 des 85 ans et plus.
- Les immigrantes et immigrants représentaient 18,4 p. 100 de la population en 2001, 3,3 p. 100 des Canadiennes et Canadiens se disaient Autochtones et 13,4 p. 100, membres d'une minorité visible.
- En 2004, la main-d'oeuvre rémunérée comptait 47 p. 100 de femmes. Du groupe des 25 à 44 ans, le nombre de femmes dans la population active s'élevait à 82,3 p. 100, s'approchant ainsi du taux de 92,4 p. 100 chez les hommes.
- L'écart entre le revenu des hommes et celui des femmes se rétrécit parce que ces dernières consacrent plus de temps au travail rémunéré. Ce rapport est passé de 54 p. 100 en 1997 à 58 p. 100 en 2002. Le régime d'impôt progressif et les programmes sociaux du

Le point sur le contexte de fonctionnement et de présentation du rapport

Les tableaux ci-dessous précisent le total des ressources financières et humaines de CFC, selon les données du Budget principal des dépenses :

Ressources financières (en millions de dollars)		
Depenses prevues	Autorisations totales	Depenses réelles
23,8	23,9	23,0
Ressources humaines (équivalents temps plein)		
Autorisations totales	Réelles	Ecart
131	115	16

Rendement global de l'organisme

Le Rapport sur le rendement ministériel de 2004-2005 est établi à l'aide de l'Architecture d'activités de programme (AAP) approuvée de CFC. L'ancienne structure de rapport ne fournissait qu'un secteur d'activité pour CFC, alors que la nouvelle compte trois activités de programme. Les deux structures visent le même résultat stratégique, c'est-à-dire l'égalité entre les sexes et la pleine participation des femmes à la vie économique, sociale, culturelle et politique du Canada.

Alors que le Budget principal des dépenses et les Comptes publics faisaient état d'une seule affectation financière, l'AAP fournit des détails sur trois activités de programme, chacune avec leurs ressources, leurs responsabilités et les résultats prévus dans les secteurs touchant la population canadienne. Depuis cinq ans, CFC a recouru à un plan stratégique général, un plan ambitieux pour un organisme de sa taille, pour décrire les activités et les résultats et produire des rapports à leur sujet. CFC utilise maintenant l'AAP, car celle-ci assure une orientation plus précise et fournit une liste gérable d'activités qui peuvent être résumées dans le cadre d'une analyse pertinente.

CFC travaille actuellement à la mise en place des systèmes nécessaires à la collecte de données détaillées sur les ressources utilisées pour chaque activité et sous-activité de l'AAP ainsi que de l'information sur le rendement. Le présent rapport sur le rendement repose sur des données détaillées concernant les ressources financières utilisées pour chaque activité.

contribué à favoriser des échanges fructueux entre les pays sur les politiques et les pratiques et ont entraîné la conclusion de nouvelles ententes sur les processus, les structures, les outils et les responsabilités des nations essentielles à l'intégration de l'ACS dans toutes les sphères de la politique gouvernementale.

De concert avec Affaires indiennes et Nord canadien et l'Association des femmes autochtones du Canada (AFAC), CFC a préparé une proposition pour l'initiative *Soeurs d'esprit*. Ce projet s'inscrit dans une stratégie nationale visant à résoudre le problème de violence raciste et sexiste qui touche un grand nombre de femmes autochtones. Dans le cadre de l'initiative, l'AFAC disposera des capacités nécessaires pour collaborer avec d'autres organismes de femmes autochtones et le gouvernement fédéral pour entreprendre des recherches, sensibiliser la population et contribuer à l'orientation des politiques. L'initiative d'une valeur de cinq millions de dollars a été approuvée au début de 2005-2006.

Dans l'ensemble, on peut affirmer que CFC a rempli son mandat et réalisé la majorité des activités prévues en 2004-2005, tout en gérant le Programme de promotion de la femme et le Fonds de recherche en matière de politiques, qui représentent ensemble près des deux tiers du budget global de CFC, qui se chiffre à près de 24 millions de dollars. CFC continue de collaborer avec les autres ministères et organismes du gouvernement du Canada, les autres ordres de gouvernement, la société civile et ses partenaires internationaux à l'élaboration et à la mise en oeuvre de stratégies favorisant l'égalité entre les sexes.

Dans le contexte du rapport *Le rendement du Canada*, il est difficile d'examiner les résultats en matière d'égalité entre les sexes, car le document ne fournit pas de données propres à chaque sexe, et par conséquent ni d'analyse comparative entre les sexes. En d'autres mots, CFC ne peut fournir d'éléments probants à l'appui de son résultat stratégique, car le rapport *Le rendement du Canada* n'intègre pas les principes de l'ACS, un outil d'analyse des politiques. Il est également clair que l'ACS n'est pas utilisé pour l'élaboration de la plupart des politiques, programmes et initiatives du gouvernement fédéral. Si l'analyse comparative entre les sexes était systématiquement appliquée, le Canada pourrait optimiser l'utilisation de son capital humain - femmes et hommes - et serait mieux en mesure d'atteindre ses résultats de productivité.

Par ailleurs, CFC a entrepris la préparation et prévu les ressources nécessaires au prochain exercice aux fins de la nouvelle stratégie pour l'égalité entre les sexes. CFC a donc géré un report maximal de 0,6 million de dollars.

En 1976, le gouvernement créait l'condition féminine (Canada) (CFC), l'organisme fédéral chargé de « coordonner les politiques relatives à la situation de la femme et de gérer les programmes qui s'y rapportent » (décret 1976-779). Le mandat de CFC est renforcé par la *Charte canadienne des droits et libertés*, la *Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes* (CEDAW) et l'engagement de mettre en œuvre le Programme d'action de Beijing (Organisation des Nations Unies, 1995).

Le gouvernement du Canada reconnaît que l'égalité entre les sexes est un élément essentiel de sa réussite sociale et économique et que les contributions de l'ensemble de la population canadienne - les femmes et les hommes dans toute leur diversité - sont vitales pour permettre au Canada de relever les défis que réserve le XXI^e siècle. Chaque ministère fédéral a la responsabilité de travailler à la concrétisation des engagements du gouvernement en matière d'égalité entre les sexes et d'intégrer l'analyse comparative entre les sexes (ACS) à son mandat et à son travail. Depuis 1995, le gouvernement du Canada a mis en place une politique sur l'analyse comparative entre les sexes, un outil d'intégration systématique des considérations propres à chacun des sexes dans les processus d'élaboration et de planification de politiques.

En 2000, le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes (PAES) a contribué à l'adoption plus rapide de l'ACS. Une évaluation de cette stratégie recommandait en 2004-2005 que CFC s'efforce d'obtenir un appui plus ferme en faveur de la réalisation de celle-ci. La ministre Frulla a annoncé en 2005 que le gouvernement élaborera une nouvelle stratégie ministérielle pour l'égalité entre les sexes, qui sera suivie d'un plan d'action gouvernemental pour combler les écarts entre les sexes au Canada, en particulier le risque de pauvreté chez les femmes. La situation des femmes autochtones et la nécessité d'utiliser systématiquement l'ACS et d'avoir de meilleurs mécanismes de responsabilisation dans l'ensemble du gouvernement pour atteindre des résultats en matière d'égalité entre les sexes.

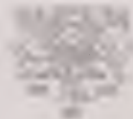
Le Comité permanent de la condition féminine de la Chambre des communes a été créé en octobre 2004 et il constitue un forum pour les organismes non gouvernementaux afin de mettre en lumière les questions liées à l'égalité des femmes. CFC est un organisme de petite taille et il a réorganisé ses ressources pour s'occuper de cette exigence imprévue. Les fonctionnaires de CFC ont grandement facilité le travail du Comité, en fournissant des réponses à ses questions sur une vaste gamme de sujets, des documents d'information et un appui. Grâce aux travaux du Comité, des rapports éloquentes ont été déposés au Parlement. Par exemple, le premier rapport recommandait une hausse de 25 p. 100 du financement pour les subventions et contributions du Programme de promotion de la femme; le deuxième préconisait l'élaboration de mesures et de processus de responsabilisation pour tous les ministères fédéraux et l'élaboration de cadres stratégiques et de plans d'action qui serviraient à mettre en œuvre l'ACS; le troisième signalait la nécessité d'améliorer les mécanismes de financement pour les organismes oeuvrant pour l'égalité.

Toujours en 2004-2005, CFC a accompli de réels progrès dans la promotion de l'égalité entre les sexes en préparation de la 49^e session de la Commission de la condition de la femme des Nations Unies (Beijing + 10) et à activement participé à cette assemblée visant à examiner les progrès de la mise en œuvre des engagements gouvernementaux. Les efforts de CFC ont

Section I – Survol

Message de la Ministre

Ministre du Patrimoine canadien et
ministre responsable de la Condition féminine



Minister of Canadian Heritage and
Minister responsible for Status of Women

Ottawa, Canada K1A 0M5

A titre de ministre du Patrimoine canadien et ministre responsable de la Condition féminine, je suis fière de présenter au Parlement et à la population canadienne le Rapport ministériel sur le rendement (2004-2005) de Condition féminine Canada. Ce rapport explique en détail de quelle façon Condition féminine Canada a atteint ses buts et ses objectifs au cours de la dernière année et souligne sa participation à l'édification d'un Canada plus cohésif et créatif.



Elément essentiel du portefeuille du Patrimoine canadien, Condition féminine Canada est responsable du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes. Ce programme vise à assurer que les considérations liées à l'égalité des sexes sont prises en compte en : accélérant la mise en œuvre de l'analyse comparative entre les sexes dans l'ensemble de l'administration fédérale, finançant des groupes afin de travailler avec un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants, amenant une participation soutenue et structurée des Canadiennes et Canadiens et continuant de respecter les engagements du Canada à l'échelle internationale en matière d'égalité entre les sexes.

Je suis heureuse de pouvoir compter sur l'appui et l'engagement de sociétés d'État et d'organismes ministériels, comme Condition féminine Canada, pour assumer les responsabilités de ce portefeuille. Ces organismes contribuent à favoriser la vitalité culturelle de nos communautés, à préserver notre patrimoine multiculturel, à mettre en valeur nos langues officielles, à assurer l'égalité des chances de tous les Canadiens et Canadiennes et à renforcer la souveraineté culturelle du Canada.

Ensemble, nous faisons en sorte que les citoyens et citoyennes de tous âges puissent mettre à profit leur génie créateur, leur talent et leurs compétences au bénéfice de la société tout entière. Ensemble, nous travaillons à faire du Canada un pays prospère, qui se démarque par sa diversité, son dynamisme culturel et son esprit d'innovation.

Liza Frulla

Liza Frulla

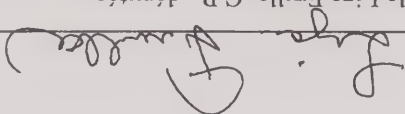
Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
Message de la Ministre	1
Renseignements sommaires	2
Le point sur le contexte de fonctionnement et de présentation du rapport	4
Rendement global de l'organisme	4
Tendances socio-économiques en matière d'égalité entre les sexes	6
Environnement opérationnel et contexte de CFC en 2004-2005	7
SECTION II – ANALYSE DU RENDEMENT PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	9
Analyse par activité de programme	10
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	22
Déclaration de la direction	22
Aperçu du rendement financier	23
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	32

Condition féminine Canada

2004-2005

Rapport ministériel sur le rendement

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Liza Frulla', is positioned above a horizontal line.

L'honorable Liza Frulla, C.P., députée
Ministre du Patrimoine canadien et ministre responsable de la
Condition féminine

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/tma/dpr/1/04-05/guidelines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secréariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Les lecteurs qui désiraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : tma-mtr@tbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/13-2005
ISBN 0-660-62884-8

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé
pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>



Condition féminine Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005



Supreme Court of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The Report on Plans and Priorities provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The Departmental Performance Report provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans and Priorities.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/75-2005
ISBN 0-660-62926-7

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma_dpr1_04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre-estimate.asp>. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca



**Office of the Registrar
of the
Supreme Court of Canada
Performance Report**

**For the
period ending
March 31, 2005**

A handwritten signature in black ink, reading 'I. Cotler', positioned above a horizontal line.

The Honourable I. Cotler
Minister of Justice and
Attorney General of Canada

Table of Contents

Section I: OVERVIEW	1
A. Message from the Registrar	1
B. Management Representation Statement	2
C. Mission of the Supreme Court of Canada	3
D. Mission of the Office of the Registrar	4
E. Benefits to Canadians	4
F. Risks and challenges faced by the Office of the Registrar	5
G. Results and priorities of the Office of the Registrar	6
H. Resources	7
I. Overall Performance of the Office of the Registrar	7
Section II: PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME AND RESULTS	11
A. Process cases without delay	12
B. Independence of the Court	14
C. Access to Court services	14
D. Access to information	17
E. Productive workforce	18
F. Sound management	18
Section III: SUPPLEMENTARY INFORMATION	21
A. Organization of the Office of the Registrar	21
B. Financial Tables	23
Section IV: OTHER ITEMS OF INTEREST	35
A. For further information	35
B. Listing of statutory and departmental reports	35
C. Legislation administered	35

I: Overview

A. Message from the Registrar

While the mission of the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada remains constant from year to year, it does face numerous new challenges requiring carefully considered actions to meet the needs of the Court and of the Canadian people. I am pleased to report that these challenges have been met with success overall, thanks to the daily efforts and continuous commitment of the Court's dedicated staff. Retirements and appointments of judges, two each in the period under review, created new demands which the Office of the Registrar has managed to meet.

Our continuous monitoring of the processing time-frame of cases before the Court has enabled us to further reduce delays and to attain a turnaround time which satisfies the Bench and the Bar, despite the increasing complexity of legal issues facing the Court. Efficient processes ensure that Canadians are well served by their highest court. Indeed the Court continues to attract great public interest and the Office of the Registrar provides a variety of services to the legal profession, the media and the general public commensurate with the unique role of the Supreme Court in the Canadian democracy.

Technology and information management continue to be important and challenging components of all the activities surrounding case processing and other vital activities of the Court. Our systems must be solid and reliable, but they must adapt to change and offer new services, such as an e-filing system that meets the needs of the stakeholders. The Office of the Registrar has been actively identifying and managing its risks as well as improving its performance measurements to ensure that it works effectively and efficiently. Efforts have also been channelled toward human resources management to meet the new requirements of the Public Service Modernization Act.

The next period will come with its particular challenges, but I am confident that the Office of the Registrar will continue to be well placed, from the human, technological and managerial perspectives, to provide the Court with the support it requires to carry out its very important mandate. Serving a national institution with an ever increasing visibility both at home and abroad is a mission that the Court's staff undertakes with pride and dedication.

B. Management Representation Statement

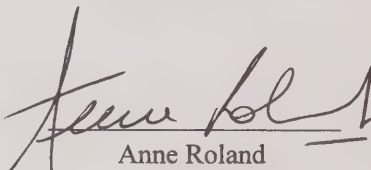
2004-2005 Departmental Performance Report

I submit for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report (DPR) for the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports:

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It is based on the Business Line and Strategic Outcome of the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.

Name: _____



Anne Roland

Title: _____

Registrar

Date: _____

September 2, 2005

C. Mission of the Supreme Court of Canada

The Supreme Court of Canada is Canada's highest court and one of its most important national institutions. It hears appeals from courts of appeal of the provinces and territories as well as from the Federal Court of Appeal. In addition, the Court is required to give its opinion on any question referred to it by the Governor-in-Council.

The importance of the Court's decisions for Canadian society is well recognized. The Court assures uniformity, consistency and correctness in the articulation, development and interpretation of legal principles throughout the Canadian judicial system. Its jurisdiction is derived from the Supreme Court Act and other Acts of Parliament such as the Criminal Code.

As the final court of appeal, the Supreme Court of Canada serves Canadians by leading the development of common and civil law through its decisions on questions of public importance. The Court is committed to:

- The rule of law;
- Independence and impartiality; and
- Accessibility to justice.

The Court, its judges, and its role in Canadian public life continue to attract public attention. During the period under review, two judges retired and two new appointments were made to the Court. Madam Justice Rosalie Silberman Abella replaced Mr. Justice Frank Iacobucci, who retired after serving 13 years at the Court, and Madam Justice Louise Charron replaced Madam Justice Louise Arbour, who had served for nearly five years.

During 2004, the Court considered nearly 600 applications for leave to appeal, heard 83 appeals, and rendered judgments in 78 appeals. More detailed information on the Court's responsibilities, the hearing process, and judgments is available on the Internet (<http://www.scc-csc.gc.ca>).

Caseload 1994 to 2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cases Filed											
Complete applications for leave to appeal	507	500	561	637	604	585	642	621	523	550	568
Notices of appeal as of right	54	57	43	34	30	15	17	21	13	12	12
Applications for Leave											
Submitted to the Court	496	445	573	615	572	458	640	668	498	609	559
Granted (pending)	77	67	67	68	70	60	84	79	53	75(2)	74(87)
Percentage granted	16	15	12	11	12	13	13	12	11	12*	13*
Appeals Heard											
Total number	119	107	118	104	106	75	78	96	72	82	83
As of right	40	37	49	37	30	19	14	17	16	16	13
By leave	79	70	69	67	76	56	64	79	56	66	70
Hearing days	73	71	82	76	71	55	57	62	51	56	61
Appeal Judgments											
Total number	120	103	124	107	92	73	72	91	88	81	78

* This percentage will change once all pending leave applications are decided.

D. Mission of the Office of the Registrar

The principal responsibilities of the Office of the Registrar of the Court are to provide a full range of administrative and support services to the Judges and to manage the cases coming to the Court. The management of cases includes receiving filings, maintaining records, scheduling hearings and ensuring the publication of decisions. Specific functions carried out by the Office of the Registrar include:

- Processing, recording, preserving and directing the flow of all documents filed by parties and recording all proceedings which take place during the life of a case;
- Providing information to litigants, the media and the public on the Court's processes and activities and scheduling of cases;
- Providing legal services to the Judges;
- Maintaining the Court Library and providing a full range of library and information services to Judges, staff of the Court and legal researchers;
- Publishing the Supreme Court Reports;
- Providing administrative and operational support to the Judges and Court staff;
- Providing protocol services to the Judges to facilitate national and international exchanges; and
- Providing a public information and tour program.

The Office of the Registrar is funded through a non-statutory appropriation. The entitlements to the Supreme Court Judges provided for in the Judges Act are funded through a statutory authority.

E. Benefits to Canadians

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada, in providing the services that the Court requires to render its decisions, benefits Canadians by giving access to the Court and its services, by processing hearings and decisions promptly, and by assuming a leadership role within the legal community.

The responsive and efficient service provided by the Office of the Registrar to litigants and the legal community means smoother legal proceedings, better use of public funds, and less stress on litigants and employees.

By facilitating access to information on the Court, the Office of the Registrar ensures that:

- The general public is better informed of the workings and decisions of the Court;
- The media can report on Court decisions and their effects in a fair and impartial manner;
- The work of the Court becomes better understood both nationally and internationally; and
- Litigants and the legal community are better served.

As the highest court in Canada, other courts and tribunals look to the Supreme Court and the Office of the Registrar for leadership. The Office of the Registrar benefits the federal, provincial and international judicial communities through the exchange of information and best practices on various topics such as case management and reporting of decisions.

F. Risks and challenges faced by the Office of the Registrar

The major risks and challenges faced by the Office of the Registrar, and the measures taken to address these, are summarized below and discussed later in this report.

- **Complexity of the legal environment.** The Court is regularly called upon to decide difficult and complex - and often high profile - issues. These issues place significant demands on the staff, who are required to undertake in-depth research and analysis, respond to requests for information from the public and media, and provide assistance to the litigants and lawyers. Measures taken by the Office of the Registrar to address this challenge include a continued focus on individual learning and development, process improvement and streamlining, and the management of information and access to information.
- **Prevalence of electronic communications.** More provincial courts are providing some form of e-filing and the number of cases filed electronically from the lower courts is expected to increase. There is also a continuing expectation from stakeholders for electronic access. The Office of the Registrar continues to work in close collaboration with other legal communities on e-filing, and information and data management; and to address the current roadblocks to implementing a workable e-filing system, in particular, handling large documents, ensuring the security of files, and integration with the Court's Case Management System (CMS).
- **Ensuring security.** Security continues to be a high concern. The Office of the Registrar is implementing specific procedures to handle high security Court cases; is following up on the recommendations of a security audit; and has participated in the Parliamentary Precinct security perimeter.
- **Increased public demand for information and services.** There continues to be increasing demand by external stakeholders for information on the Court and the cases before it. The Office of the Registrar has strived to improve access to case information; continues to enhance its web site through the addition of new features which provide more information to interested parties; and has placed a high priority on providing the media timely access to information on Court decisions.
- **Ensuring the Office of the Registrar has the staff with the required skills and abilities.** The staffing of professional positions continues to be difficult as the pool of available resources is small. The Office of the Registrar continues to focus on corporate learning and the development of individual learning plans, and has undertaken steps to implement competency profiling and Public Service modernization.

G. Results and priorities of the Office of the Registrar

The basis for reporting in this Departmental Performance report is the Strategic Outcome and Business Line of the Office of the Registrar.

The Office of the Registrar has a single strategic outcome:

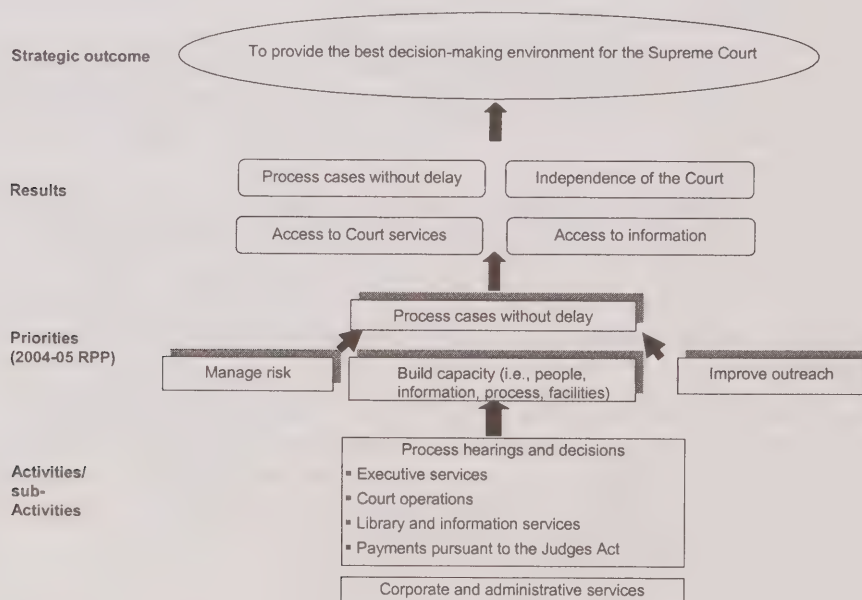
To provide the best possible decision-making environment for the Supreme Court of Canada.

The planned results in support of this remain the same as those in the 2004-05 Report on Plans and Priorities (RPP). These are:

- Process cases without delay;
- Ensure the independence of the Court as an institution within the framework of sound public administration;
- Ensure access to Court services; and
- Ensure information holdings are properly managed.

The main priority of the Office of the Registrar as stated in its 2004-2005 RPP is to process cases without delay and this remains unchanged. The “change” priorities for 2004-2005 were to build capacity in information, people, process and accommodation; to manage risk; and to improve outreach. The relationship between the activities, priorities, results and strategic outcome, is summarized in the chart below.

Strategic focus of the Office of the Registrar during 2004-2005



H. Resources

The resources of the Office of the Registrar during the Fiscal Year 2004-2005 are summarized below.

Total Financial Resources (\$ million)

Planned	Actual	Variance
27.2	28.0	26.7

Total Human Resources (Full Time Equivalents)

Planned	Actual	Variance
193	179	14

I. Overall Performance of the Office of the Registrar

Overall, the Office of the Registrar has successfully met expectations identified in its 2004-2005 RPP. A summary of the progress made by the Office of the Registrar against planned priorities in the 2004-05 RPP is presented in the table on page 9. Highlights are:

- **Process cases without delay.** Feedback from stakeholders (e.g., the Judges, legal community, litigants) has been positive overall. The efforts of the Office of the Registrar to eliminate the backlog of leave applications have been successful, as reflected in the elapsed times for processing cases, which have decreased significantly.
- **Build capacity.** This priority entailed a number of elements:
 - People - Work has commenced on Human Resources Modernization on several fronts, including an assessment of the internal readiness and management of the Public Service Modernization Act (PSMA); the development of a human resource planning framework; the establishment of a labour-management consultation committee and conflict resolution process; and the development of new policies and processes for staffing.
 - Technology - Progress is being made in the implementation of the Office of the Registrar's strategy for managing information. However, long term challenges remain with respect to e-filing, improving the quality of technologies used, and information management. This continues to be a major thrust of the Office of the Registrar.
 - Accommodation - Progress was made on several fronts, including the completion of the refit of space in the Court building, the initiation of the upgrades to the East Entrance of the Supreme Court building, and the analysis of the requirements to modernize the Courtroom.

- **Performance measurement** - The Office of the Registrar continues to refine its performance indicators, and has plans in place to collect performance information and develop service standards where gaps exist.
- **Manage risk.** Corporate risk profiles have been developed both at the organization-wide level, and at the Sector level, and have become an integral part of business planning. A process was established for dealing with sensitive court files. An implementation plan is also in place to address the gaps identified by a security audit and an information management audit, both carried out during 2004-2005.
- **Improve outreach.** Positive results were achieved by providing the media improved access to information on decisions through lock-ups and the web site, and by refitting the Court's press room. The Office of the Registrar also continues to be active and innovative in providing education activities such as guided tours of the Court, which include mock trials for school-aged children, school kits for distribution throughout the country, and the production of the first module of an interactive CD ROM on the Court. The Office of the Registrar maintains information on the number of visitors to the Court and their feedback on the visit. Guided tours of the Court building, hosted by law students, were provided to approximately 40,000 visitors last fiscal year. Feedback received from visitors completing a one-page survey was very positive. For those who cannot physically come to the Court, additional photos of the Court and additional features for the virtual tour are available on the Court's web site.

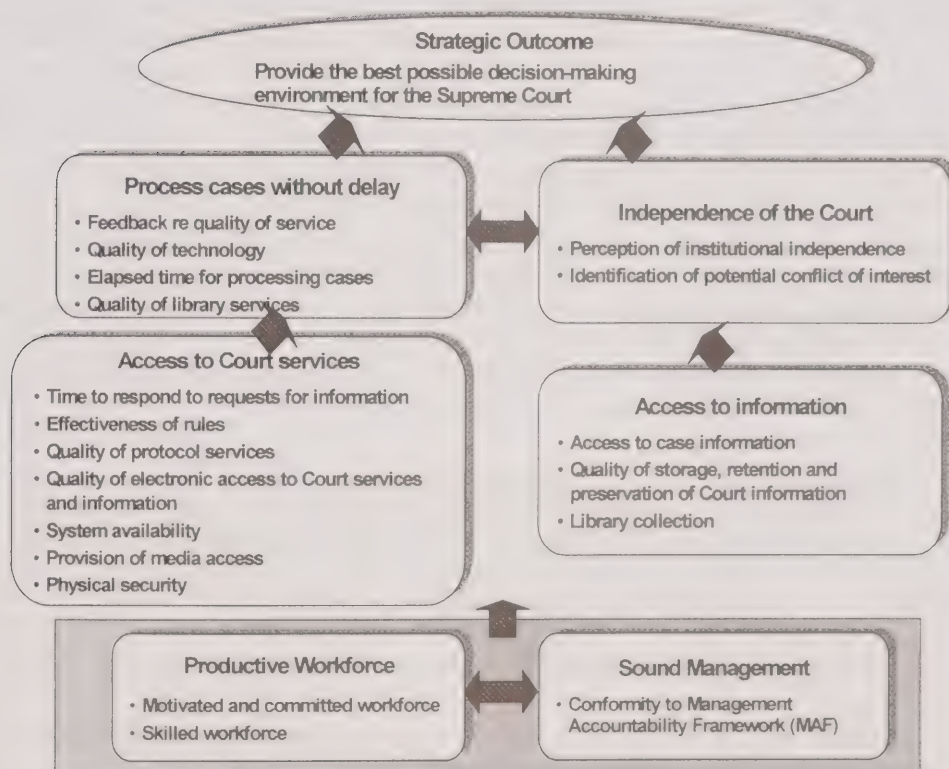
Summary of Performance in Relation to Strategic Outcome and Priorities

Strategic Outcome	Initiative	Time	Performance	Key Results
To provide the best decision-making environment for the Supreme Court	Process cases without delay	Ongoing	Successfully met expectations	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduced elapsed times ■ Positive feedback from stakeholders re quality of service
	Build capacity	New	Not yet fully met long term expectations	<ul style="list-style-type: none"> ■ Began implementation of HR Modernization/ learning strategy ■ E-filing still at developmental stage ■ Conducted information management audit ■ Still addressing gaps in information management/ technology ■ Implemented parts of Accommodation Strategy ■ Began implementation of performance measurement
	Manage risk	New	Successfully met expectations	<ul style="list-style-type: none"> ■ Developed risk profile for the Office of the Registrar ■ Developed risk profiles for each Sector ■ Implemented procedures for sensitive court files ■ Conducted security audit
	Improve outreach	New	Successfully met expectations	<ul style="list-style-type: none"> ■ Improved media access through "lock-ups" ■ Improved public access to case information ■ Improved web site ■ Ongoing education focus

II: Performance by Strategic Outcome and Results

This section reports on the Office of the Registrar's performance and accomplishment towards achieving its strategic outcome and fulfilling its commitments identified in its 2004-2005 RPP. The performance framework presented below identifies the six performance results (and associated indicators) that the Office of the Registrar uses to measure its performance. In a number of cases, the performance assessment is a qualitative one; however, information is provided on key issues and concerns. Over time, the Office of the Registrar will collect information on a more systematic basis for each of the performance indicators.

Results and Performance Indicators of the Office of the Registrar



A. Process cases without delay

Since the fundamental and on-going priority of the Supreme Court is to hear cases and render decisions, it follows that the ultimate and fundamental priority of the Office of the Registrar is to process cases without delay. Key performance indicators are feedback regarding quality of service, elapsed time for processing cases, the quality of technology in place, and the quality of library services.

Feedback regarding quality of service

Stakeholder satisfaction is monitored on a qualitative basis through feedback from the judges, legal profession, and through complaints. Feedback has generally been positive. Overall key concerns are to hold steady, or ideally reduce, the time it takes to process cases and render decisions.

- **Feedback from the judges.** The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of satisfaction regarding the quality and timeliness of professional and administration services provided to them by Court staff. Feedback has generally been very positive. Some concerns exist about e-filing, security, system availability, and the need to keep pace with technology. The Office of the Registrar has taken steps to address these concerns. For example, the strategy to enhance the use of electronic documents has a two-pronged approach. Short term achievements will maximize the use of electronic factums by judges and court staff. The long term approach will employ an electronic document management system integrated with the Case Management System (CMS).
- **Feedback from legal community.** The Registrar regularly meets with external legal agents to obtain feedback on service delivery. For example, feedback is obtained through the CBA/SCC Liaison Committee, as well as committees such as the Court Ottawa Agents Practice and Procedures Committee (COAPP) and other informal communications with the legal community. The overall level of satisfaction is high. Key ongoing concerns are the need for responsive and efficient service, and the demand for electronic access to information services.
- **Positive/negative feedback (e.g., complaints).** Feedback is obtained on an individual basis through individual correspondence from litigants and legal counsel. Feedback has been positive. No overall pattern exists in terms of issues or concerns. In fact, the only pattern seems to be one of praise and gratitude for the individual care and attention that is given to every litigant in the case management of files.

The Office of the Registrar refined a number of business processes during 2004-2005, for example:

- The leave format was revamped to respond to needs expressed by the media and the Judges, resulting in the redesign of the Bulletin;
- The automated judgment planning module of the Case Management System was enhanced and made available to Judges;

- New procedures for tracking potential conflicts of interest were put in place;
- Procedures for lock-ups, Chambers processes, and sensitive court files were drafted;
- Policies and procedures for contracting were updated, with training for managers and staff.
- Web-based financial reporting was implemented, and the process for business and financial reviews was streamlined.

Elapsed time for processing cases

The Office of the Registrar maintains monthly statistics on the caseload and backlog, and produces an Annual Statistical Report. Detailed information on the case load is also available on the Court's Internet site (<http://www.scc-csc.gc.ca>). The number of leave applications that are waiting and ready to be submitted has been maintained at a stable level of about 80 cases. Over 90% of leave applications are processed within six months of filing.

Average time lapses continued to decrease during 2004. For example, the Court rendered judgment, on average, four months after the hearing of an appeal, a reduction of over one month from the previous year. This figure included oral judgments.

Average Time Lapses (in months)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Between filing of application for leave and decision on application for leave	3.4	3.8	4.4	3.5	3.9	5.2	5.4	4.3	5.7	3.9	3.7
Between date leave granted (or date notice of appeal as of right filed) and hearing	10.5	9.9	11.8	10.9	12.0	11.1	12.5	11.4	12.2	10.5	9.4
Between hearing and judgment	3.0	3.8	3.0	2.8	2.8	5.4	5.8	5.6	5.6	5.1	4.0

Quality of technology

Information technology continued to be a major focus during 2004-2005. Existing technology groupings include standard office desktop tools, Courtroom technology (e.g., AV equipment), in-house applications such as the Case Management System, off-the-shelf commercial applications (e.g., HRIS, Free Balance, Library Management System), and support hardware and infrastructure. Current technologies meet user requirements, and users overall are satisfied. Certain issues remain, particularly with respect to the technology supporting e-filing and information management, and remote access.

Quality of library services

In addition to serving the Supreme Court itself, the Library provides services to lawyers appearing before the Court, to the Federal Courts (Federal Court of Appeal, Federal Court, Tax Court of Canada), to members of the Bar and, by special permission, to others in the legal field. Through a

variety of resource sharing agreements with Law Society and Courthouse Libraries and through inter-library loan networks, the Canadian public is able to benefit from the historical and current legal collections in common and civil law. In 2004-2005, the renewal of the Library Management System was made a priority in order to ensure that the Court's library users have the required functionality to fully access the extensive hybrid, print and electronic collections effectively. Also in 2004-2005, the Office of the Registrar joined the government-wide Electronic Media Monitoring license to improve the ability of the Office to monitor media coverage of the Supreme Court.

B. Independence of the Court

At the apex of the judiciary, the Court decides cases of public importance that affect Canadian citizens and governments. In this context, the Office of the Registrar must ensure that the institutional independence of the Court is clearly safeguarded within the framework of sound public administration.

Perception of institutional independence

Appropriate arms-length relationships must be maintained with Parliament, the Department of Justice and the Central Agencies. The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of comfort that the Supreme Court is maintaining its institutional independence. The Office of the Registrar also receives informal feedback from ongoing relationships with international, federal and provincial jurisdictions.

The Court indirectly supports its institutional independence by its active participation in the international community of judges and jurists, and by acting as a focal point for foreign visitors interested in the administration of justice in Canada. The Court's jurisprudence is regularly considered by courts in other countries. The Court receives and organizes visits for many delegations from the four horizons, for sharing of information on modern court management processes (42 official visits were held in 2004). Court staff and the Judges have also been participating actively in international associations by providing a selection of decisions from the Court's database for distribution to their members and attending their meetings to discuss issues of common interest.

Identification of potential conflict of interest

The Office of the Registrar has put in place controls to identify and track conflicts of interest in the application of the Supreme Court Act and judicial rules in this regard, so as to ensure that Judges are not placed in a situation of perceived conflict of interest.

Access to Court services

C.

The Office of the Registrar must ensure that the Court is accessible and that it provides services and information to litigants and counsel in a timely manner.

Time to respond to requests for information

In large part requests for information were answered within established service standards. Feedback from stakeholders has been positive. There were few complaints. Improvements have also been made to the web site to facilitate access to information on a self-serve basis. Enhancements made during 2004-2005 include enhanced search capabilities.

General enquiries and requests for information by the public are increasing, resulting from a better-informed and demanding public and from the captivating issues debated in Court cases. The number of phone calls, e-mails and letters from the general public is on the rise. In 2004, 9,710 files or parts thereof were retrieved by Court Record staff following requests by internal and external clients, compared to 5,169 in 1996 (an increase of 88%). Staff must maintain current and complete information regarding the progress of all cases before the Court, parties and counsel involved, hearing timetables and all decisions on motions, applications for leave to appeal and appeals on the Court's public Internet site; as well as announcing major events in a case and upcoming schedules in news releases and publishing in house the Bulletin of Proceedings and the official Supreme Court Reports. In addition, in keeping with the trend in most courts across the country, there are an increasing number of self represented litigants coming to the Court. These litigants need more assistance than those who have counsel, putting extra demands on staff.

Effectiveness of rules

Ongoing revisions are made to the rules of practice of the Court. These are drafted after consultation with outside lawyers on the Court Ottawa Agents Practice and Procedures Committee (COAPP) and the CBA SCC Liaison Committee. Overall, Court rules are effective and up-to-date. Feedback has generally been positive from the COAPP and the CBA SCC Liaison Committee. A major overhaul of the rules was done in 2002. Since then suggestions for minor adjustments have been collected and revisions proposed; these should be put in place in 2005-06.

Quality of protocol services

Protocol services include organizing special events of the Court (including receptions, dinners, conferences, lectures, and unveilings), receiving dignitaries and visitors officially invited by the Court (national and international), and providing assistance to Judges when travelling internationally on behalf of the Court. Overall, the feedback regarding the protocol services has been positive. Events are perceived to be successful. No major concerns have been identified, and service improvements are made on an ongoing basis.

Quality of electronic access to Court services and information

Enhancements continue to be made to the Court's web site, in particular, its publicly accessible electronic docket and hearing schedule. The Court's e-filing project is intended to simplify the e-filing interface and automate operational processes, so that e-filing becomes an attractive filing option, and digital submissions can be processed as efficiently as hard copy filings. The Court has been pursuing an e-filing initiative since 2001. At the outset, it was decided to build a custom e-filing application. The Office of the Registrar developed a prototype of the in-house

application, and undertook a pilot project with three agents' law firms, moving forward with a production ready pilot in 2004-2005. However, significant roadblocks continue to be encountered with the in-house application, including difficulties in managing large documents through the document management system, and e-signature software and e-filing procedures that are cumbersome. As a result, the Office of the Registrar has temporarily disabled the e-filing application, and is focusing on resolving the current roadblocks to a workable e-filing system, that will be implemented following a phased approach in conjunction with the Courtroom modernization project. In the interim, electronic factums on appeals will be requested from counsel and provided to the Judges and staff for easier research and processing.

System availability

A key concern of the Office of the Registrar is to ensure that system availability meets industry standards, and to minimize the impact of any systems failure on the Court. Although the impact on Court services has been minimal, concerns have been raised regarding the availability of remote access services to Judges and staff. This remains a priority of the Office of the Registrar.

Provision of media access

The Office of the Registrar has been very conscious of the need to maintain the quality of media access to information, broadcasting and lock-ups. Following consultation with the Canadian Parliamentary Press Gallery ("CPPG") and the Canadian Bar Association (CBA), the Court entered into a Memorandum of Understanding with the CPPG by which members of the CPPG would receive, in complex cases, the Court's judgment and reasons for judgment during a closed door information session ("lock-up") prior to public release of the decision. In a parallel lock-up, counsel of record also receive the judgment and reasons for judgment. The purpose is to allow members of the media, who wish to report on a decision, sufficient time to read the decision and reasons for judgment before they become public. Four lock-ups were held during 2004-05. Feedback has been very positive.

Security

Activities undertaken to maintain and improve security levels included:

- **The conduct of a Security Audit.** The audit identified improvements required to the security regime, for example, fostering a security culture, reviewing security risks, strengthening roles and responsibilities, improving security policies and procedures, increasing security awareness through education, and developing a Business Continuity Plan. Steps have been taken to ensure that security is fully compliant with the Government Security Policy, and that the recommendations of the Security Audit are addressed and implemented in a timely fashion.
- **Handling of sensitive court files.** During 2004-2005, the Office of the Registrar implemented measures and mechanisms to mitigate risks in the case of files that contain sensitive information, in particular, cases with sealed documents. This included the

development of policies and procedures for handling sensitive files, the application of the Case Management System for these files, putting in place the necessary physical and electronic controls and the management controls to ensure procedures are being followed, and identifying the responsible parties.

- **Security awareness.** One-on-one security briefings were conducted with each Judge and a comprehensive security information manual for Judges was developed.

D. Access to information

The Office of the Registrar undertook a number of initiatives to develop and implement a strategy for managing and accessing information. Included in the scope of this project is the Intranet Internet, systems and repositories for communicating information, storage and handling of archival information, and preservation of electronic information (e.g., VHS, DVDs, microfiche). Implementation also includes the information infrastructure (e.g., governance, documentation, and training). These improvements will reduce duplication of information, improve access to information, ensure better presentation of information and support knowledge sharing and transfer.

Access to case information

The Office of the Registrar must ensure ease of public access to information such as Court decisions, as well as ease of access by Judges and employees to historical case information and other legal documents. Case information is available in electronic format, although there are still limits to accessing documents on file. Enhancements to the Court's Case Management System are ongoing as users rely heavily on this application. Online reports are being created to satisfy the growing demand from counsel for information.

Quality of storage, retention and preservation of Court information

The Court has a well established records management function for legal files which is central to the management of cases. An audit of the information management function was undertaken in 2004-2005, addressing both Court and Administrative records. The audit made a number of recommendations to be implemented over a four year period intended to make improvements in governance structures, control mechanisms, policies and practices, risk management and information for decision-making. Implementation of many of the recommendations has commenced. For example, during 2004-2005, the Office of the Registrar took initial steps to modify its information classification schema and implement tools and systems to standardize classification, storage and retention of Court information and records.

Library collection

With approximately 200,000 volumes, the Library of the Supreme Court provides the research base for the Court. The Library's extensive collection comprises statutes, law reports, periodicals and treatises from major common and civil law jurisdictions, including Canada, the United Kingdom, the United States, Australia, New Zealand, France and Belgium. Its print, microform and electronic holdings are supplemented by access to a vast range of electronic networks and

databases. It is also enriched by a valuable collection of rare books printed in the 16th, 17th and 18th centuries pertaining to the common law of England and the civil law of France.

The Court Library is participating in a joint initiative with Law Society and Courthouse Libraries across the country to ensure long term access to Canada's printed legal heritage, through digitization efforts and last print retention agreements.

Productive workforce

E.

The key indicators are a motivated, committed and skilled workforce.

Motivated and committed workforce

Employees have expressed high levels of satisfaction in PS employee surveys. There is a strong employee commitment to the organization. However, there is always a need to continue to improve internal communications.

The Office of the Registrar also began implementation of Public Service Modernization during 2004-2005, and acquired additional personnel to assist in this regard. Initial activities included assessing readiness, providing awareness sessions for managers and staff, developing new policies and procedures for staffing, and establishing a labour-management consultation committee to meet regularly with union representatives and a system for conflict resolution through a contract with the Federal Centre for Workplace Conflict Management. Last year there were no grievances at the Court.

Skilled workforce

The Office of the Registrar continues to be concerned about emerging competency gaps, particularly for the more specialized positions. There is limited back-up for staff. Consequently, learning continued to be an important focus of the Office of the Registrar during 2004-2005. Progress was made in the development of individual learning plans. The organization continued work on competencies and identifying the learning needs of employees. This information will be used to develop an overall learning strategy, including assessing organizational-wide needs, developing a corporate learning plan, and implementing a learning plan toolkit.

Sound management

F.

The Office of the Registrar has continued to improve its management practices, and carries out a yearly assessment against the government-wide Management Accountability Framework.

Conformity to the Management Accountability Framework (MAF)

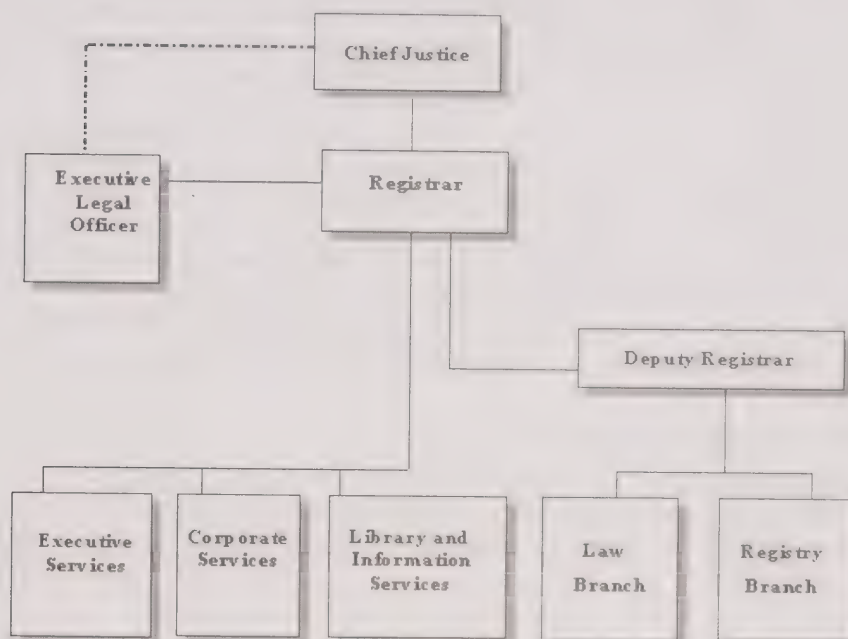
The Office of the Registrar completed a management capacity assessment in 2002, and an action plan for improved management practices in 2003. The management initiatives have been integrated into the organization's business plans. Key areas where steps have been taken during 2004-05 to improve management practices include:

- **Risk management.** The Office of the Registrar developed risk profiles for each Sector and subsequently developed an organization-wide risk profile as part of its yearly strategic planning. The results were used as part of its business planning and the development of its yearly audit plan, and the risk profiles will be updated on a yearly basis.
- **Performance measurement.** The Office of the Registrar has an ongoing project to implement an overall performance measurement framework. During 2004-2005, the focus was on refining the performance indicators, developing more detailed measures, confirming the data sources, and identifying data collection actions required. The Office of the Registrar has begun to report its performance using a five level performance scale for each indicator.
- **Internal audit.** Results of audits have been very useful in improving services and tightening controls, and internal audit is seen as a strong management tool. An effective follow-up process is in place for audits. The results of audits are presented to the Executive Committee and subsequently to Management Committee.

III: Supplementary Information

A. Organization of the Office of the Registrar

The organization of the Office of the Registrar is shown in the chart below.



Registrar

The Registrar, a Governor in Council appointee, answers directly to the Chief Justice and exercises quasi-judicial powers. She oversees all staff working for the Court. Her office provides management and support to the chambers of the nine Justices, the office of the Executive Legal Officer and the law clerk program. The Registrar also supports the Court activities linked to relations with the international community of judges and jurists and other courts in Canada.

Deputy Registrar

The Deputy Registrar, a Governor in Council appointee, oversees the work of the Court Operations Sector, which includes the Registry Branch, the Law Branch, and Public Information Services and the Tour Program.

Registry

The Registry is the hub of all procedural and documentary activities at the Court. The Registry processes, records and directs the flow of all documents filed by the parties and records all events which take place during the life of a case. It "case manages" every leave application, appeal and motion to ensure that cases are dealt with efficiently, so that no time is wasted by Judges on procedural matters or incomplete filings. The Registry assists parties by providing information on the Court's processes and activities, schedules the Court's sittings, ensures support in the Courtroom during hearings and finalizes the documentation for cases after judgments have been rendered.

Law Branch

The Law Branch provides legal services to the Judges and the administration of the Court, and manages the publication of the judgments of the Court and the Registrar's legal correspondence. Staff lawyers provide legal opinions on all leave applications filed and legal editing of all reasons for decisions. The Branch also prepares and publishes the Bulletin of Proceedings and press releases outlining the Court's agenda and listing judgments to be rendered or rendered. Legal and general translation and terminology services are provided by the jurilinguists of the Law Branch supported by external translation services.

Public Information Services and Tour Program

Outreach and education is done through a number of channels, including guided tours of the Court building, school kits, and of increasing importance, a broad range of web communications and responses to requests for information through the Court's public internet site.

Library and Information Services

Library and Information Services is comprised of the Library, Information Management and Technology Branch, and Special Projects. It is designed primarily to serve the Court and its business units, and through them litigants, the media and the public. These responsibilities extend to the corporate level where this centre of expertise is charged with ensuring that the management of the Court's information meets the needs of the users, and legal and central agency requirements.

Corporate Services

The administrative and operational support to the Judges and Court staff is provided by the Corporate Services, which is responsible for accommodation, finance, procurement, human resources, administration, security, and strategic planning.

B. Financial Tables

This section provides an overview of the financial performance using a set of various financial tables, the format and table numbers being standard throughout the federal government. All figures reported under “Total Planned Spending”, “Total Authorities” and “Total Actual Spending” columns of the Financial Tables correspond to amounts published in the 2004-2005 Main Estimates and in the 2004-2005 Public Accounts.

In 2004-2005, only the following financial tables were applicable to the Office of the Registrar:

- Table 1–Comparison of Planned Spending and Full Time Equivalents
- Table 2–Use of Resources by Business Line
- Table 3–Voted and Statutory Items
- Table 4–Net Cost of Department
- Table 7–Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue
- Table 9–Resource Requirements by Sector
- Table 10 A– User Fees
- Table 12–Details on Project Spending
- Table 17–Audits and Evaluations for FY 2004-2005
- Table 23–Travel Policies

Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (including Full Time Equivalents)

(C millions)	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Office of the Registrar	22.4	27.5	27.2	27.2	28.0	26.7
Total	22.4	27.5	27.2	27.2	28.0	26.7
Less: Non-Respendable revenue	0.2	0.3	-	0.2	0.2	0.3
Plus: Cost of services received without charge	4.3	4.9	-	5.2	5.3	5.3
Net cost of Department	26.5	32.1	-	32.2	33.1	31.7

(C millions)	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-05	
			Planned	Actual
Full time equivalents	180	173	193	179

Table 2: Use of Resources by Business Line

2004-2005								
Business Line	Budgetary							Total
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Major One-Time Discretionary Expenditures	Contingency Fund	Total Discretionary Expenditures	Plus, Non-Budgetary	
							Transfers and Advances	
Office of the Registrar								
Main Estimates	27.2			27.2	-	27.2	-	27.2
Planned Spending	27.2			27.2	-	27.2	-	27.2
Total Authorities	28.0			28.0	-	28.0	-	28.0
Actual Spending	26.7			26.7	-	26.7	-	26.7

Table 3: Voted and Statutory Items

(\$millions)		2004-2005			
Vote or Statutory Item		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
	Supreme Court of Canada				
50	Operating expenditures	20.1	20.1	21.2	19.9
(S)	Judges' salaries, allowances and annuities, annuities to spouses and children of judges and lump sum payments to spouses of judges who die while in office	4.5	4.5	4.7	4.7
(S)	Contributions to employee benefit plans	2.6	2.6	2.1	2.1
	Total	27.2	27.2	28.0	26.7

Note: Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.

Table 4: Net Cost of Department

(\$ millions)	2004-2005
Total Actual Spending	26.7
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	4.2
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	1.1
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	-
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	-
<i>Less: Non-respendable Revenue</i>	0.3
2004-2005 Net cost of Department	31.7

Table 7: Sources of Respendable & Non-Respendable Revenue

(\$ millions)	Actual 2002-03	Actual 2003-04	2004 - 2005			
			May Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Office of the Registrar						
Total Respendable Revenues	-	-	-	-	-	-
Non-Respendable Revenues						
Judges' contributions towards annuities	0.1	0.1	-	0.1	0.1	0.1
Sales of goods, Services and Information Products	0.1	0.1	-	0.1	0.1	0.1
Other	-	0.1	-	-	0.1	0.1
Total Non-Respendable Revenue	0.2	0.3	-	0.2	0.3	0.3
Total Revenue	0.2	0.3	-	0.2	0.3	0.3

Table 9: Resource Requirements by Sector

(\$ millions)	
2014-2015	
Department	Total Office & Field Expenses
Executive Services	
Main Estimates	4.6
Planned Spending	4.6
Total Authorities	4.8
Actual Spending	4.8
Court Operations	
Main Estimates	5.8
Planned Spending	5.8
Total Authorities	5.7
Actual Spending	5.1
LISS	
Main Estimates	5.5
Planned Spending	5.5
Total Authorities	5.9
Actual Spending	5.5
Corporate Services	
Main Estimates	4.2
Planned Spending	4.2
Total Authorities	4.8
Actual Spending	4.5

Table 10 A: 2004-05 User Fees

User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-2005		Planning Years	
				Forecast Revenue (\$000)	Actual Revenue (\$000)	Fiscal Year	Forecast Revenue (\$000)
Sale of Bulletin of Proceedings	Other Products and Services	<i>Supreme Court Act</i>	28-Feb-95	8.0	6.4	2005-06 2006-07 2007-08	6.0 6.0 6.0
Sale of Judgments	Other Products and Services	<i>Supreme Court Act</i>	28-Feb-95	10.0	9.5	2005-06 2006-07 2007-08	9.0 9.0 9.0
Sale of Certificates	Other Products and Services	<i>Supreme Court Act</i>	28-Feb-95	7.0	7.9	2005-06 2006-07 2007-08	7.0 7.0 7.0
Photocopies	Other Products and Services	<i>Supreme Court Act</i>	28-Feb-95	20.0	26.5	2005-06 2006-07 2007-08	20.0 20.0 20.0
Other Fees	Other Products and Services	<i>Supreme Court Act</i>	28-Feb-95	55.0	56.7	2005-06 2006-07 2007-08	55.0 55.0 55.0
Sub-Total						2005-06	97.0
Sub-Total						2006-07	97.0
Sub-Total						2007-08	97.0
Total 2004-05				\$ 100.0	\$ 107.0		

Note: User fees are set by the Supreme Court Act, and reporting is not required under the User Fees Act. However, since details of user fees have been reported in the past, they are included here for comparative purposes.

Table 12: Details on Project Spending

(S millions)	Current Estimated	2002-03	2003-04	2004-05			
	Total Cost	Actual	Actual	Main Estimate	Phase 2 Spending	Total Authorized	Actual
Office of the Registrar							
Accommodation Strategy Phase 1		-	3.8				
Accommodation Strategy Phase 2		-	-			1.1	1.1

The Office of the Registrar of the Supreme Court began implementation of the accommodation strategy, a project to retrofit space in the Court building, in June 2003. Phase 1, which covered the ground floor, print shop and mail room, was completed in 2003-04. Remaining components - Phase 2 - were completed in 2004-05. These included the LAN room, the garage vestibule, the first aid room and changes required due to staff relocations to the ground floor.

Table 17: Audits and Evaluations for FY 2004–2005

The following evaluations and reviews were conducted in 2004-05 according to the schedule of the Internal Audit Plan of the Office of the Registrar.

A strong follow-up process is in place for audits. The results of audits are presented to the Executive Committee and Management Committee. The audit results are posted on the intranet site. The audit reports are also reviewed at the annual Judges' Retreat. Follow-up action plans were prepared for each audit.

Evaluation/Review	Key Findings
Security Audit	The audit identified the need to strengthen the security regime, for example, by fostering a security culture, reviewing security risks, strengthening roles and responsibilities, improving security policies and procedures, increasing security awareness through education, and developing a Business Continuity Plan. Referred to on pages 7, 10 and 17 of this DPR.
Information Management Audit	An audit of information management within the Court was conducted during 2004-2005. The audit was intended to provide assurance regarding the Court's information management framework as it applies to both Court and Administrative records. The audit addressed governance structures, control mechanisms, policies and practices, risk management and information used for decision making and reporting as it relates to the management of information. The audit was conducted using the methodology specified in the Information Management capacity Check, the standard for federal government information management assessments. The audit recognized the efforts that have been made, but pointed out needed improvements in terms of performance management, policies and processes, management of electronic records, and risk management. Referred to on pages 10 and 18 of this DPR.

Table 23: Travel Policies

The Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada follows TBS Travel Directives, Rates and Allowances.

IV: Other items of Interest

A. For Further Information

Supreme Court of Canada Building 301 Wellington Street Ottawa, Ontario K1A 0J1 World Wide Web: http://www.scc-csc.gc.ca	General Enquiries Telephone: (613) 995-4330 Fax: (613) 996-3063 Internet Access: reception@scc-csc.gc.ca
Anne Roland - Registrar Telephone: (613) 996-9277	E-mail: reception@scc-csc.gc.ca
Louise Meagher - Deputy Registrar Telephone: (613) 996-8666	E-mail: registry-greffe@scc-csc.gc.ca
Carolyn McDonald - Director General, Corporate Services Telephone: (613) 996-0429	E-mail: medonalde@scc-csc.gc.ca

B. Listing of Statutory and Departmental Reports

Supreme Court Reports

Pursuant to Section 17 of the Supreme Court Act, the Registrar or the Deputy Registrar, as the Chief Justice directs, reports and publishes the judgments of the Court in the Supreme Court Reports, which include all the reasons for judgment rendered by the Court in a given calendar year.

C. Legislation Administered

<i>Supreme Court Act</i>	R.S.C., 1985, as amended
<i>Judges Act</i>	R.S.C., 1985, as amended

A. Pour en savoir plus

Édifice de la Cour suprême du Canada 301, rue Wellington Ottawa (Ontario) K1A 0J1 Site Web http://www.scc-csc.gc.ca	Anne Roland, registraire Téléphone : (613) 996-9277	Louise Meagher, registraire adjointe Téléphone : (613) 996-8666	Carolyn McDonald, directrice générale, Services intégrés Téléphone : (613) 996-0429
	Accès à Internet : reception@scc-csc.gc.ca	Courriel : reception@scc-csc.gc.ca	Courriel : reception@scc-csc.gc.ca
	Renseignements généraux Téléphone : (613) 995-4330 Télécopieur : (613) 996-3063	Courriel : registry-greffe@scc-csc.gc.ca	Courriel : mcdonaldc@scc-csc.gc.ca

B. Liste des rapports prévus par la loi et des rapports de l'organisme

<i>Recueil des arrêts de la Cour suprême</i> En vertu de l'art. 17 de la Loi sur la Cour suprême, le registraire ou le registraire adjoint, selon les instructions du juge en chef, est chargé de la publication des arrêts de la Cour dans le Recueil des arrêts de la Cour suprême, qui comprend tous les motifs de jugements rédigés par la Cour au cours d'une année civile.
--

C. Lois appliquées

<i>Loi sur la Cour suprême</i> <i>L.R.C., 1985, et ses modifications</i>	<i>Loi sur les juges</i> <i>L.R.C., 1985, et ses modifications</i>
---	---

Tableau 23 : Politiques sur les voyages

Le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada respecte les directives sur les voyages, les taux et les allocations de déplacement fixés par le SCT.

Tableau 17 : Vérifications et évaluations de l'exercice 2004-2005

Les évaluations et examens suivants ont été effectués en 2004-2005 conformément au calendrier établi par le plan de vérification interne du Bureau du registraire.

Les vérifications sont l'objet d'un suivi rigoureux. Les résultats sont présentés au Comité exécutif et au Comité de gestion, puis affichés sur le site Intranet. Les juges les examinent lors de leurs journées annuelles de réflexion. Un plan d'action a été dressé pour le suivi de chaque vérification.

Principales conclusions	Évaluation ou examen
<p>La vérification a révélé la nécessité de renforcer le régime de sécurité, par exemple en instaurant une culture de sécurité, en étudiant les risques, en renforçant les rôles et les responsabilités, en améliorant les politiques et procédures de sécurité, en sensibilisant davantage à l'importance de la sécurité par la formation et en dressant un plan de continuité des activités. Voir les pages 7, 10 et 17 du présent RMR.</p>	<p>Vérification de la sécurité</p>
<p>La gestion de l'information à la Cour a été l'objet d'une vérification en 2004-2005 et ce, pour donner des garanties relatives au cadre de gestion de l'information de la Cour, qui s'applique tant aux dossiers judiciaires qu'aux dossiers administratifs. La vérification portait sur les structures de gestion, les mécanismes de contrôle, les politiques et procédures, la gestion du risque, l'information utilisée pour prendre les décisions et produire des rapports sur la gestion de l'information. La vérification a été effectuée à l'aide de l'Outil d'évaluation des capacités en matière de gestion de l'information, qui est employé dans l'ensemble de l'administration fédérale. Le rapport souligne les efforts déployés, mais met en évidence les points à améliorer en matière de gestion du rendement, de politiques et méthodes, de gestion des documents électroniques et de gestion du risque. Voir les pages 10 et 18 du présent RMR.</p>	<p>Vérification de la gestion de l'information</p>

Tableau 12 : Renseignements sur les dépenses de projets

	Coût estimatif	2002-03	2003-04	2004-2005
	Coût courant			

Ligne 3)	Coût total				Budget	Dépenses	Total des	Actual
	Coût	Coût	Coût	Coût				
Bureau du								
registraire								
Stratégie								
d'aménagement		-		3,8				
Phase 1								
Stratégie								
d'aménagement		-					1,1	1,1
Phase 2								
Stratégie								
d'aménagement								

En juin 2003, le Bureau du registraire de la Cour suprême a entrepris la mise en oeuvre de la stratégie d'aménagement des locaux, un projet de réaménagement de l'espace dans l'édifice de la Cour. La phase 1, comprenant le rez-de-chaussée, l'atelier d'imprimerie et la salle du courrier, a été achevée en 2003-2004. La phase 2 a été complétée en 2004-2005; elle visait les autres éléments de ce projet, soit la salle du RL, le vestibule du garage, la salle des premiers soins et les modifications requises pour reloger le personnel au rez-de-chaussée.

Tableau 9 : Besoins en ressources par secteur

(Millions \$)		2014		2015	
Services exécutifs					
Budget principal des dépenses	4,6				
Dépenses prévues	4,6				
Total des autorisations	4,8				
Dépenses réelles	4,8				
Opérations de la Cour					
Budget principal des dépenses	5,8				
Dépenses prévues	5,8				
Total des autorisations	5,7				
Dépenses réelles	5,1				
SBSI					
Budget principal des dépenses	5,5				
Dépenses prévues	5,5				
Total des autorisations	5,9				
Dépenses réelles	5,5				
Services intégrés					
Budget principal des dépenses	4,2				
Dépenses prévues	4,2				
Total des autorisations	4,8				
Dépenses réelles	4,5				

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et non disponibles

	Recettes réelles 2000-2002	Recettes réelles 2000-2002	Budget principal	2004-2005		
				Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Bureau du registraire						
Total des recettes disponibles	-	-	-	-	-	-
Recettes non disponibles						
Contributions des juges pour des rentes	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
Ventes de biens et de produits d'information	0,1	0,1	-	0,1	0,1	0,1
Dépenses non prévues	-	0,1	-	-	0,1	0,1
Total des recettes non disponibles	0,2	0,3	-	0,2	0,3	0,3
Total des recettes	0,2	0,3	-	0,2	0,3	0,3

Tableau 4 : Coût net pour le ministère

(Millions de \$)	2004-2005
Total des dépenses réelles	26,7
Plus : Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	4,2
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (sauf les fonds renouvelables)	1,1
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	-
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	-
Moins : Recettes non disponibles	0,3
Coût net du programme pour 2004-2005	31,7

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs

(Millions de \$)					
Poste voté ou législatif	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	
Cour suprême du Canada					
50	20,1	20,1	21,2	19,9	
Depenses de fonctionnement					
(S)	4,5	4,5	4,7	4,7	
Traitement, indemnités et pensions des juges, pensions aux conjoints et enfants des juges et montants forfaitaires versés aux conjoints des juges qui décèdent pendant leur mandat					
(S)	2,6	2,6	2,1	2,1	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés					
Total	27,2	27,2	28,0	26,7	

Note : Les autorisations totales égalent la somme des montants prévus au budget principal des dépenses, des budgets supplémentaires des dépenses et des autres autorisations.

Tableau 2 : Utilisation des ressources par activité de programme

Fonction- immobi-		Subventions et	Total : dépendances	Moins : reventes	Total : dépendances	Prêts, investisse-	Plus : non financière
27,2	27,2	27,2	27,2	-	27,2	-	27,2
28,0	28,0	28,0	28,0	-	28,0	-	28,0
26,7	26,7	26,7	26,7	-	26,7	-	26,7

Services intégrés

Les juges et les employés de la Cour bénéficient du soutien administratif et opérationnel du Secteur des services intégrés, qui est responsable de l'aménagement des locaux, des finances, de l'acquisition de biens et services, des ressources humaines, de la sécurité et de la planification stratégique.

B. Tableaux financiers

Cette section donne un aperçu du rendement financier du Bureau du registraire au moyen de tableaux financiers dont la disposition est la même pour l'ensemble de l'administration fédérale. Tous les chiffres inscrits dans les colonnes « Total des dépenses prévues », « Autorisations totales » et « Total des dépenses réelles » correspondent aux chiffres publiés dans le Budget principal des dépenses de 2004-2005 et les Comptes publics de 2004-2005.

En 2004-2005, seuls les tableaux financiers suivants s'appliquent au Bureau du registraire :

- Tableau 1 – Comparaison des dépenses prévues et des équivalents temps plein
- Tableau 2 – Utilisation des ressources par activité de programme
- Tableau 3 – Postes votés et postes législatifs
- Tableau 4 – Coût net pour le ministère
- Tableau 7 – Sources des recettes disponibles et non disponibles
- Tableau 9 – Besoins en ressources par secteur
- Tableau 10 A – Frais d'utilisation
- Tableau 12 – Renseignements sur les dépenses de projets
- Tableau 17 – Vérifications et évaluations de l'exercice 2004-2005
- Tableau 23 – Politiques sur les voyages

Registraire adjoint

Le registraire adjoint, aussi nommé par le gouverneur en conseil, supervise le travail du Secteur des opérations de la Cour, qui comprend la Direction générale du greffe, la Direction générale du droit, les Services d'information au public et le programme des visites guidées de la Cour.

Greffe

Le Greffe est la plaque tournante de toutes les activités procédurales et documentaires de la Cour. Il traite, enregistre et achève tous les documents déposés par les parties et consigne tous les incidents d'instance. Il gère le dossier de chaque demande d'autorisation, appel ou requête, faisant en sorte que chaque affaire est traitée efficacement et que les juges ne perdent pas de temps sur des questions de procédure ou des dossiers incomplets. Le Greffe assiste les parties en les renseignant sur les procédures et les activités de la Cour et établit le calendrier des séances de la Cour. Il fournit les services de soutien nécessaires en salle d'audience et s'occupe, une fois le jugement rendu, du traitement final de la documentation relative au dossier.

Direction générale du droit

La Direction générale du droit fournit des services juridiques aux juges et au personnel administratif de la Cour en plus de gérer la publication des arrêts de la Cour et la correspondance juridique de la registraire. Les avocats de la Cour rédigent un avis à l'égard de chaque demande d'autorisation d'appel et assurent la révision technique des motifs de jugement. La Direction prépare et publie le Bulletin des procédures et les communiqués annonçant le calendrier des activités de la Cour et la liste des jugements rendus ou à rendre. Les services de traduction et de terminologie juridiques et générales sont assurés par les jurilinguistes de la Direction, appuyés par des services de traduction externes.

Services d'information au public et programme des visites guidées

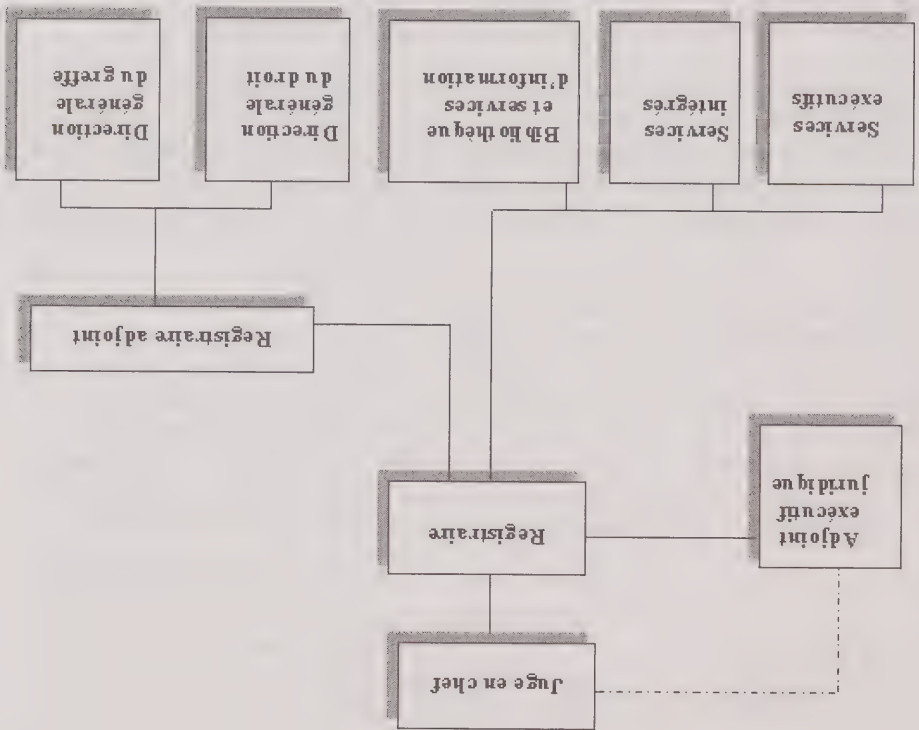
Les activités de rayonnement et de sensibilisation du public s'effectuent de plusieurs façons, notamment : visites guidées de l'édifice de la Cour et, ce qui revêt de plus en plus d'importance, un large éventail de communications Internet et les réponses aux demandes de renseignements par courriel.

Bibliothèque et services d'information

La Bibliothèque et les services d'information se composent de la Bibliothèque, de la Direction générale de la gestion de l'information et de la technologie, et des Projets spéciaux. Son but premier est de servir la Cour et ses différentes unités opérationnelles et, ce faisant, les plaideurs, les médias et le public. Ces responsabilités s'étendent à l'échelle de l'organisation, où ce centre d'expertise doit veiller à ce que la gestion de l'information à la Cour réponde aux exigences des usagers, de la communauté juridique et des organismes centraux.

A. Structure organisationnelle du Bureau du registraire

Le diagramme ci-dessous représente l'organigramme du Bureau du registraire.



Registraire

Le registraire, nommé par le gouverneur en conseil, relève du juge en chef et exerce des pouvoirs quasi judiciaires. Il supervise tout le personnel de la Cour. Le bureau du registraire fournit la gestion et le soutien aux cabinets des neuf juges, au bureau de l'adjoint exécutif juridique et au programme des auxiliaires juridiques. Il appuie aussi les activités de la Cour liées aux relations avec la communauté internationale des juges et juristes et avec les autres tribunaux au Canada.

personnel, d'élaborer de nouvelles politiques et procédures de dotation, de créer un comité consultatif patronal-syndical qui se réunira régulièrement et d'instaurer un système de résolution des conflits grâce à un contrat signé avec le Centre fédéral de gestion de conflits en milieu de travail. L'an dernier, aucun grief n'a été déposé à la Cour.

Compétences de la main-d'œuvre

Le Bureau du registraire reste préoccupé par les écarts qui se font jour entre les compétences du personnel et les profils, surtout en ce qui concerne les postes les plus spécialisés. Il y a peu de relève. Par conséquent, la formation demeure une priorité du Bureau du registraire pour 2004-2005. L'élaboration des plans de formation individuels a progressé. L'organisation a continué ses travaux relatifs aux compétences et à la détermination des besoins des employés en matière de formation. L'information recueillie servira à élaborer une stratégie d'apprentissage globale, comprenant la détermination des besoins de l'organisation dans son ensemble, l'élaboration du plan global d'apprentissage et la mise en oeuvre d'une trousse d'élaboration de plans d'apprentissage.

F. Saine gestion

Le Bureau du registraire continue d'améliorer ses pratiques de gestion et procède chaque année à une évaluation en regard du Cadre de responsabilisation de la gestion (CRG) du gouvernement.

Conformité avec le Cadre de responsabilisation de la gestion

- Le Bureau du registraire a terminé en 2002 l'évaluation de sa capacité de gestion et a dressé en 2003 un plan d'action visant l'amélioration de ses pratiques. Ses initiatives en gestion ont été intégrées au plan opérationnel de l'organisation. Les principaux domaines touchés par les initiatives d'amélioration des pratiques au cours du dernier exercice sont les suivants :
 - Gestion du risque.** Le Bureau du registraire a établi des profils de risque pour chaque secteur et un autre pour l'ensemble de l'organisation, dans le cadre de sa planification stratégique annuelle. Les résultats ont alimenté la planification opérationnelle et l'élaboration du plan de vérification annuel. Les profils de risque seront mis à jour chaque année.
 - Mesure du rendement.** Le Bureau du registraire est engagé dans la réalisation d'un projet visant la mise en oeuvre d'un cadre de mesure du rendement global. En 2004-2005, l'accent a été mis sur le raffinement des indicateurs de rendement, l'élaboration de mesures plus détaillées, la confirmation des sources de données et la détermination des activités de collecte des données nécessaires. Le Bureau a aussi commencé à faire état de son rendement suivant une échelle à cinq niveaux pour chaque indicateur.
 - Vérification interne.** Les résultats des vérifications effectuées ont été très utiles pour améliorer les services et resserrer les contrôles. Les vérifications internes sont considérées comme un puissant instrument de gestion. Un processus efficace, déjà en place, permettra de donner suite aux vérifications : les résultats des vérifications sont présentés au Comité exécutif, puis au Comité de gestion. Ils sont ensuite affichés sur le site intranet.

Système de gestion des dossiers de la Cour, dont les usagers sont fortement tributaires, est l'objet d'améliorations constantes. Des rapports en ligne sont préparés pour répondre à la demande croissante d'information de la part des avocats.

Qualité de stockage, de la conservation et de la préservation des dossiers judiciaires

La fonction de gestion des dossiers est bien implantée à la Cour et constitue un élément central de la gestion des appels. L'ne vérification de la fonction de gestion des dossiers a été entreprise en 2004-2005 et vise tant les dossiers judiciaires que les dossiers administratifs. Le rapport contient un certain nombre de recommandations auxquelles il doit être donné suite d'ici quatre ans. Il s'agit d'améliorer les structures de gestion, les mécanismes de contrôle, les politiques et les pratiques, la gestion du risque et l'information destinée à la prise de décisions. La mise en oeuvre de plusieurs recommandations est commencée. Ainsi, en 2004-2005, le Bureau du registraire a pris des mesures préliminaires pour modifier son système de classification, du l'information et utiliser des outils et des systèmes de normalisation de la classification, du stockage et de la préservation de l'information et des dossiers à la Cour.

Collection de la bibliothèque

Comptant environ 200 000 ouvrages, la bibliothèque de la Cour suprême constitue le fonds de recherche de la Cour. L'importante collection comprend des recueils législatifs, des recueils judiciaires, des périodiques et des traités de droit des plus importants États de droit civil et de common law, dont le Canada, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France et la Belgique. À ses fonds d'imprimés, de microfiches et de documents numériques s'ajoute l'accès à un vaste éventail de réseaux et de banques de données électroniques. La bibliothèque possède aussi une riche collection de livres rares des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles traitant de la common law de l'Angleterre et du droit civil de la France.

Enfin, la bibliothèque participe à une initiative mixte des barreaux et des bibliothèques des tribunaux du pays visant à assurer l'accessibilité à long terme du patrimoine juridique imprimé du Canada par des ententes de numérisation et de conservation des derniers imprimés.

E. Productivité de l'effectif

Les principaux indicateurs en la matière sont la motivation, l'engagement et les compétences du personnel.

Motivation et engagement

Les employés se sont montrés très satisfaits à l'occasion des sondages auprès des fonctionnaires. Ils sont très dévoués à l'organisation, mais il n'en faut pas moins continuer d'améliorer les communications internes.

Le Bureau du registraire a abordé la modernisation de la fonction publique en 2004-2005 et a recruté du personnel supplémentaire qui l'aidera à gérer cette fonction. Il a entrepris d'évaluer son niveau de préparation à la mise en oeuvre de cette initiative, d'informer les gestionnaires et le

est de donner aux journalistes qui souhaitent rendre compte d'un arrêt assez de temps pour en prendre connaissance. Quatre séances à huis clos ont eu lieu en 2004-2005. La réaction est très positive.

Sécurité

Les mesures suivantes ont été prises pour maintenir et relever le niveau de sécurité :

- **Vérification de la sécurité.** La vérification a mis au jour des points à améliorer sur le plan de la sécurité. Il est recommandé entre autres choses d'instaurer une culture de sécurité, d'examiner les risques, de renforcer les rôles et responsabilités, d'améliorer les politiques et procédures de sécurité, de sensibiliser davantage à la sécurité par des activités de formation, et de dresser un plan de continuité des activités. Des mesures ont été prises pour faire en sorte que tout ce qui concerne la sécurité respecte la politique gouvernementale à cet égard et qu'il soit donné suite aux recommandations du rapport de vérification.

- **Traitement des dossiers délicats.** En 2004-2005, le Bureau du registraire a mis en oeuvre des mesures et des moyens d'atténuer les risques que pose le traitement des dossiers qui contiennent des renseignements délicats et, en particulier, des documents scellés. Il s'agit entre autres d'élaborer des politiques et procédures, de déterminer leur traitement dans le système de gestion des dossiers et de mettre en place les contrôles matériels et électroniques qui s'imposent ainsi que des contrôles de gestion pour assurer le respect des procédures et la désignation des responsables.

- **Sensibilisation à la sécurité.** Chaque juge a bénéficié d'une séance d'information individuelle sur la sécurité. Un manuel complet sur la sécurité a été élaboré à leur intention.

D. Accès à l'information

Le Bureau du registraire a pris un certain nombre de mesures visant l'élaboration et l'application d'une stratégie de gestion et de transmission de l'information. Le projet vise notamment les sites Intranet et Internet, les systèmes de communication et le dépôt d'information, la sauvegarde et le traitement des documents archivés et la préservation de l'information sur support électronique (VHS, DVD, microfiches). La mise en oeuvre englobe l'infrastructure d'information (gouvernance, documentation et formation). Ces améliorations vont réduire le doublement de l'information, la rendre plus accessible, améliorer sa présentation et favoriser l'échange et le transfert de connaissances.

Accessibilité de l'information sur les dossiers

Le Bureau du registraire doit faire en sorte que l'information, telle les décisions de la Cour, soit aisément accessible au public et que l'historique des dossiers et les autres documents juridiques soient facilement accessibles pour les juges et les employés. Les renseignements sur les dossiers de la Cour sont accessibles sous forme électronique, sous réserve de quelques restrictions. Le

Qualité des services de protocole

Les services de protocole comprennent l'organisation d'activités spéciales à la Cour (réceptions, dîners, congrès, conférences et inaugurations), l'accueil de dignitaires et de visiteurs (du pays et de l'étranger) officiellement invités par la Cour et l'aide aux juges qui se rendent à l'étranger et y représentent la Cour. Dans l'ensemble, la rétroaction à cet égard est positive. On estime que ces activités sont réussies. Aucune préoccupation majeure n'a été exprimée et le service est constamment amélioré.

Qualité de l'accès aux services et aux renseignements par voie électronique

Le site Web de la Cour s'améliore toujours, en particulier pour ce qui est du pluriplumitif électronique et du rôle accessible au public. Le projet de dépôt électronique de la Cour vise à simplifier l'interface de dépôt et d'informatiser les processus opérationnels, de sorte que le dépôt électronique devienne une option attrayante et que les documents numérisés puissent être traités aussi efficacement que les imprimés. La Cour travaille à cette initiative depuis 2001. Dès le départ, on a opté pour une application spécifique à la Cour. Le Bureau du registraire a mis au point un prototype de l'application interne et a amorcé un projet pilote avec trois cabinets de correspondants, passant au stade opérationnel en 2004-2005. Toutefois, des obstacles techniques substantiels subsistent, y compris la difficulté de traiter des documents volumineux avec le système de gestion des documents, sans compter que le logiciel de signature électronique et les méthodes de dépôt électronique sont lourds. Par conséquent, le Bureau du registraire a temporairement désactivé l'application de dépôt électronique et s'emploie à éliminer les obstacles à l'instauration d'un tel système qui sera progressivement mis en oeuvre de concert avec le projet de modernisation de la salle d'audience. Entre-temps, les mémoires électroniques d'appels désormais fournis par les avocats seront déployés pour les juges et les employés afin de faciliter la recherche et le traitement.

Disponibilité des systèmes

Le Bureau du registraire a particulièrement à coeur de veiller à ce que la disponibilité des systèmes soit conforme aux normes de l'industrie, et de réduire l'incidence de pannes sur la Cour. Les difficultés d'accès à distance éprouvées par les juges et le personnel, malgré les effets somme toute minimes sur la Cour, ont donné quelque souci. Ce point demeure une priorité du Bureau du registraire.

Accès à l'information pour les médias

Le Bureau du registraire est très conscient de la nécessité de faire en sorte que l'information soit toujours aisément accessible aux médias, de maintenir la qualité de la télédiffusion et des séances d'information à huis clos. Après consultation de la Tribune de la presse parlementaire canadienne (TPPC) et de l'Association du Barreau canadien (ABC), la Cour a signé un protocole d'entente en vertu duquel les membres de la TPPC reçoivent, dans le cas des affaires complexes, le jugement et les motifs au cours d'une séance d'information à huis clos qui a lieu avant la diffusion publique de la décision de la Cour. Au cours d'une séance à huis clos tenue simultanément, les avocats inscrits au dossier reçoivent aussi le jugement et les motifs. Le but

Dépistage des conflits d'intérêts potentiels

Le Bureau du registraire a institué des mesures visant à cerner les conflits d'intérêts pouvant découler de l'application de la *Loi sur la Cour suprême* et des règles judiciaires et à assurer un suivi à cet égard, de sorte que les juges ne soient pas dans une situation susceptible de donner l'apparence d'un conflit d'intérêt possible.

C. Accessibilité des services de la Cour

Le Bureau du registraire doit faire en sorte que la Cour soit accessible et fournisse en temps opportun les services et les renseignements aux parties et aux avocats.

Temps de réponse aux demandes d'information

La Cour a répondu aux demandes d'information dans les délais prescrits par les normes de services dans la majorité des cas. Les commentaires des intéressés à cet égard sont positifs. Les plaintes ont été peu nombreuses. Le site Web a été amélioré afin que les utilisateurs aient plus facilement accès à l'information par leurs propres moyens. Parmi les améliorations apportées en 2004-2005 figurent le raffinement de la fonction de recherche.

Les demandes d'ordre général et les demandes d'information de la part du public croissent en nombre, de sorte que le public est mieux informé et plus exigeant à l'égard des questions très intéressantes sur lesquelles se penche la Cour. Le nombre d'appels téléphoniques, de courriels et de lettres du grand public est en augmentation. En 2004, la salle des dossiers judiciaires a fourni 9 710 extraits ou dossiers complets à la demande de clients internes et externes, par comparaison avec 5 169 en 1996 (une augmentation de 88 pour 100). Le personnel doit faire en sorte que l'information sur toutes les affaires dont la Cour est saisie, sur les parties, les avocats qui plaident, le rôle des audiences et toutes les décisions sur requêtes, les demandes d'autorisation d'appel et les appels soit toujours complète et à jour sur son site Internet public. Il doit aussi annoncer dans des communiqués de presse les principales étapes de la progression des affaires et le rôle, en plus de publier le Bulletin des procédures et le Recueil des arrêts de la Cour suprême. Enfin, suivant la tendance observée par la plupart des tribunaux du pays, un nombre croissant de parties comparaisissent devant la Cour sans recourir à un avocat. Ces personnes ont plus besoin d'aide que celles qui sont représentées par un avocat, ce qui exige davantage du personnel.

Efficacité des règles

Les règles de pratique de la Cour sont examinées en permanence. Les révisions sont faites en consultation avec les avocats de l'extérieur membres du Comité des correspondants auprès de la Cour sur les règles de pratique et les procédures et du Comité de liaison ABC-CSC. Dans l'ensemble, les règles sont efficaces et à jour. Les commentaires des deux comités sont généralement positifs. Les règles ont été modifiées en profondeur en 2002. Depuis, des modifications mineures ont été proposées et devraient être mises en place en 2005-06.

La Bibliothèque offre ses services à la Cour suprême, et aussi aux avocats qui comparaissent devant elle, aux Cours fédérales (Cour d'appel fédérale, Cour fédérale, Cour canadienne de l'impôt), aux avocats et, sur autorisation spéciale, à d'autres juristes. Grâce à un ensemble d'ententes de partage des ressources avec les barreaux et les bibliothèques des tribunaux, ainsi qu'à des réseaux de prêt entre bibliothèques, le grand public a également accès aux fonds historiques et courants de documents juridiques en commun law et en droit civil. En 2004-2005, la renouveau du Système de gestion de bibliothèque est devenu prioritaire afin de mettre à la disposition des usagers les fonctions nécessaires pour accéder efficacement aux collections hybrides de documents imprimés et électroniques. Toujours en 2004-2005, le Bureau du registraire s'est inscrit parmi les titulaires de la licence gouvernementale de service de suivi électronique des médias afin de rehausser sa capacité de suivre la couverture médiatique accordée à la Cour suprême.

B. Indépendance de la Cour

Située au sommet de la hiérarchie judiciaire, la Cour statue sur des questions d'importance nationale qui touchent les citoyens et les gouvernements canadiens. Dans ce contexte, le Bureau du registraire doit veiller à ce que l'indépendance de la Cour en tant qu'institution soit protégée dans le cadre d'une saine gestion publique.

Perception de l'indépendance de la Cour

La Cour doit maintenir une relation d'indépendance mutuelle avec le Parlement, le ministère de la Justice et les organismes centraux. La registraire consulte régulièrement les juges pour évaluer leur perception du maintien de cette relation d'indépendance. Le Bureau du registraire reçoit en outre des commentaires informels du fait de ses relations avec des tribunaux internationaux, fédéraux et provinciaux.

La Cour enrichit indirectement son indépendance institutionnelle par une participation active à la communauté internationale des juges et juristes et l'accueil de visiteurs étrangers qui s'intéressent à l'administration de la justice au Canada. Les tribunaux d'autres pays en étudient d'ailleurs régulièrement les jugements. Celle-ci reçoit de nombreuses délégations de partout au monde et qui veulent se renseigner sur la gestion judiciaire moderne (il y a eu 42 de ces visites officielles en 2004). Le personnel et les juges de la Cour participent activement à des associations internationales, en diffusant à leurs membres des arrêtés tirés de la banque de données de la Cour et en participant aux réunions qu'elles organisent pour discuter de questions d'intérêt commun.

- Le module informatisé de planification des jugements du Système de gestion des dossiers a été perfectionné et mis à la disposition des juges.
- De nouvelles méthodes ont été instituées pour repérer les conflits d'intérêts potentiels.
- Des procédures ont été élaborées pour les séances d'information à huis clos, et les dossiers judiciaires délicats.
- Les politiques et procédures de passation de marchés ont été mises à jour et les gestionnaires et le personnel ont reçu une formation à cet égard.
- La présentation de rapports financiers sur le Web a été mise en oeuvre et la méthode d'examen opérationnel et financier a été simplifiée.

Temps de traitement des dossiers

Le Bureau du registraire compile des statistiques mensuelles sur la charge de travail et l'arriéré et produit un rapport statistique annuel. Le site Web de la Cour (<http://www.scc-csc.gc.ca>) présente une information détaillée sur le nombre de dossiers. Le nombre de demandes d'autorisation d'appel en attente et prêtes pour l'examen est resté stable, à environ 80. Plus de 90 pour 100 des demandes sont traitées dans les six mois suivant leur dépôt.

Le temps de traitement moyen a continué de diminuer en 2004. En moyenne, la Cour a rendu ses jugements quatre mois après l'audition de l'appel, soit une réduction de plus d'un mois par rapport à l'exercice précédent. Ce chiffre inclut les jugements oraux.

Temps de traitement moyen (mois)											
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Entre le dépôt de la demande d'autorisation et la décision sur la demande
											3,4
											3,8
											4,4
											3,5
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Entre la date de l'autorisation (ou de l'avis d'appel de plein droit) et l'audience
											10,5
											9,9
											11,8
											10,9
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Entre l'audience et le jugement
											2,8
											2,8
											5,4
											5,8

Qualité de la technologie

La technologie de l'information a retenu encore beaucoup l'attention en 2004-2005. Les groupes technologiques existants sont formés d'outils bureautiques standard, de l'équipement de la salle d'audience (ex. : équipement audiovisuel), d'applications internes (ex. : Système de gestion des dossiers), d'applications commerciales (ex. : SIRH, Free Balance, système de gestion de bibliothèque) et d'un matériel ainsi que d'une infrastructure de soutien. La technologie en place répond aux attentes des utilisateurs, qui en sont généralement satisfaits. Il reste certains points à résoudre, surtout en ce qui concerne la technologie à l'appui du dépôt électronique, de la gestion de l'information et de l'accès à distance.

A. Traiter dossiers et décisions avec célérité

Puisque la priorité essentielle et permanente de la Cour suprême est d'entendre les appels et de rendre des jugements, la priorité fondamentale du Bureau du registraire est de traiter les dossiers sans délai. Les indicateurs de rendement clés sont les commentaires sur la qualité des services, le temps mis à traiter les dossiers, la qualité de la technologie en usage et la qualité des services de bibliothèque.

Commentaires sur la qualité des services

La surveillance qualitative de la satisfaction des intéressés repose sur la rétroaction des juges et des avocats et sur les plaintes. Les commentaires sont en général positifs. Les principales préoccupations sont de maintenir – ou idéalement de réduire – le temps qu'il faut pour traiter un dossier et rendre une décision.

- **Commentaires des juges.** La registraire discute régulièrement avec les juges de leur niveau de satisfaction quant à la qualité et à la rapidité des services professionnels et administratifs que leur fournit le personnel de la Cour. Les commentaires sont généralement très positifs. Les préoccupations exprimées touchent au dépôt électronique, à la sécurité, à l'accessibilité des systèmes et à la nécessité de suivre les avancées technologiques. Le Bureau du registraire prend des mesures à cet égard. Ainsi, la stratégie adoptée pour optimiser l'utilisation des documents électroniques comporte deux étapes. À court terme, il s'agit de maximiser pour les juges et le personnel de la Cour le recours aux mémoires électroniques. À long terme, le système de gestion des documents électroniques sera intégré au Système de gestion des dossiers (SGD).

- **Commentaires des avocats.** La registraire participe sur une base régulière à des réunions avec des avocats de l'extérieur pour connaître leur opinion sur la prestation des services. Elle obtient ainsi des commentaires lors des réunions du Comité de liaison ABC-CSC, du Comité des correspondants auprès de la Cour sur les règles de pratique et les procédures et à l'occasion d'autres échanges à caractère moins officiel. Le niveau de satisfaction est en général élevé. Les principales attentes restent l'obtention d'un service adapté et efficace et l'accessibilité de services d'information par voie électronique.

- **Commentaires positifs ou négatifs (par exemple, plaintes).** Les commentaires sont recueillis sur une base individuelle dans la correspondance avec les parties et les avocats. La rétroaction est positive. Aucune tendance ne se dégage de cette correspondance, si ce n'est les compliments et remerciements exprimés pour la qualité du service et l'attention individualisées offertes à chaque partie dans le traitement des dossiers.

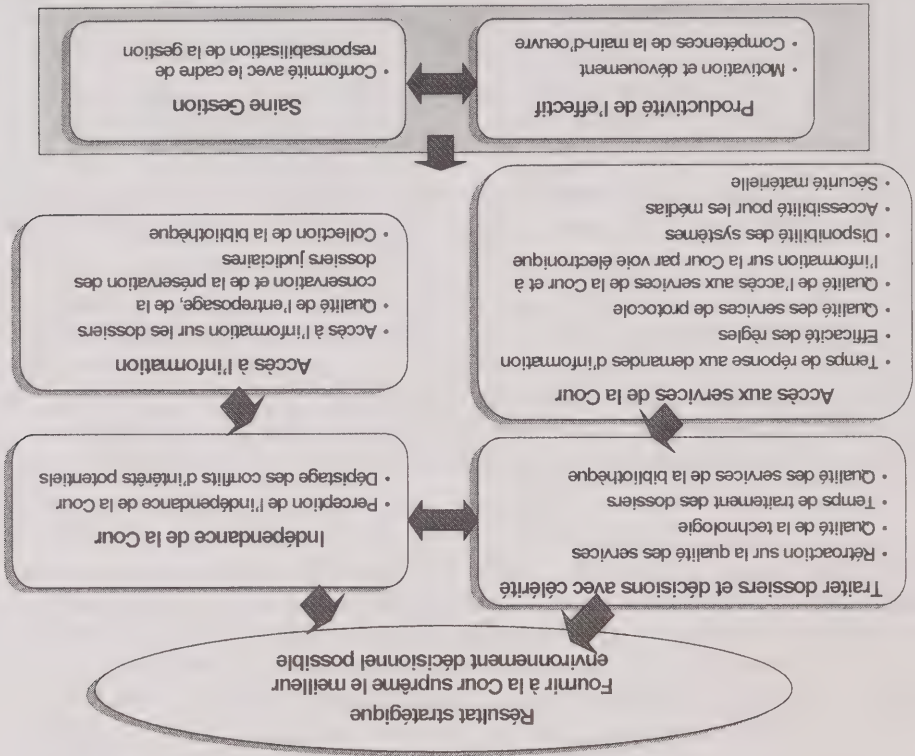
Le Bureau du registraire a amélioré certains aspects des procédures en 2004-2005, notamment :

- La présentation des demandes d'autorisation d'appel a été modernisée en réponse aux demandes des médias et des juges, et la présentation du Bulletin a été modifiée en conséquence.

II : Rendement par résultat stratégique

La présente section rend compte du rendement et des réalisations du Bureau du registraire au regard de son résultat stratégique et des engagements énoncés dans le RPP de 2004-2005. Le cadre de rendement ci-dessous fait état de six résultats du rendement (assortis d'indicateurs) que le Bureau du registraire utilise pour évaluer son rendement. Dans certains cas, l'évaluation du rendement est d'ordre qualitatif, mais des renseignements sont fournis au sujet des questions et préoccupations principales. Au fil du temps, le Bureau du registraire recueillera de l'information plus systématiquement pour chacun des indicateurs de rendement.

Résultats et indicateurs de rendement du Bureau du registraire



Résumé du rendement à l'égard du résultat stratégique et des priorités

Stratégie	Priorités de 2001-2005	Type	Commentaire	Révisé/ajouté
-----------	------------------------	------	-------------	---------------

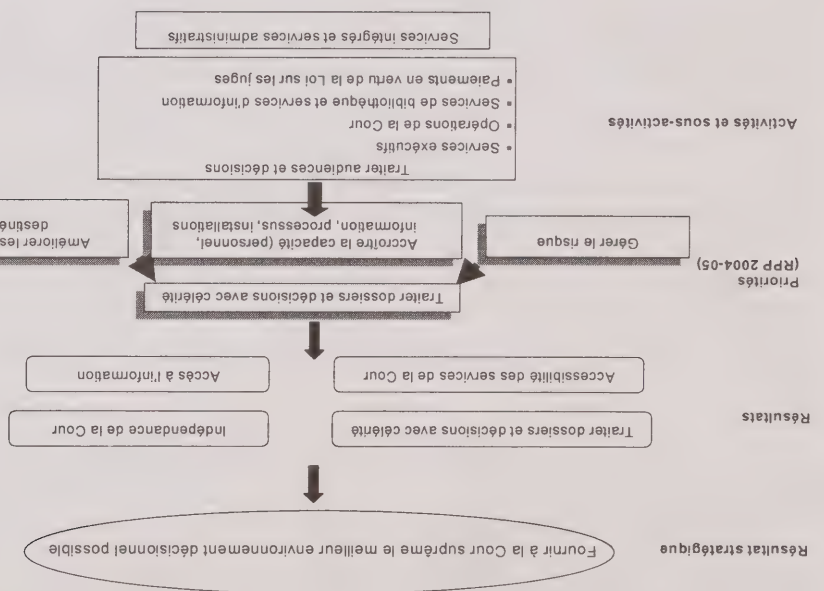
Fournir à la Cour suprême le meilleur environnement décisionnel possible	Traiter les dossiers avec célérité	Continu	Attentes satisfaites	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Délais de traitement réduits ▪ Commentaires positifs des intéressés relativement à la qualité du service
	Accroître les capacités	Nouveau	Attentes non entièrement satisfaites, du fait qu'elles sont à long terme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Début de la mise en oeuvre de la stratégie de modernisation de la gestion des RH et d'apprentissage ▪ Dépôt électronique toujours à l'étape du développement ▪ Vérification de la gestion de l'information complète ▪ Travail en cours pour combler les lacunes de la gestion et de la technologie de l'information ▪ Stratégie d'aménagement des locaux partiellement mise en oeuvre ▪ Mesure du rendement en cours de mise en oeuvre
	Gérer le risque	Nouveau	Attentes satisfaites	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Profil de risque établi pour le Bureau du registraire ▪ Profits de risque établis pour chaque secteur ▪ Procédures visant les dossiers judiciaires délicats mises en oeuvre ▪ Vérification de la sécurité complète
	Améliorer les programmes destinés au public	Nouveau	Attentes satisfaites	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès à l'information améliorée par les séances d'information à huis clos ▪ Accès à l'information sur les dossiers améliorée pour le public ▪ Site Web amélioré <p>P Table éducative continue</p>

module d'un CD-Rom interactif sur la Cour. Le Bureau compile des données sur le nombre de visiteurs à la Cour et leurs commentaires sur la visite. Ces visites guidées de l'édifice de la Cour, animées par des étudiants en droit, ont attiré environ 40 000 visiteurs au cours du dernier exercice. Les commentaires des visiteurs, recueillis à l'aide d'un sondage d'une page, ont été très positifs. Pour les personnes qui ne peuvent visiter la Cour, des photos supplémentaires de la Cour et des fonctions particulières sont offertes dans le cadre de la visite virtuelle proposée sur le site Web de la Cour.

1. Rendement global du Bureau du registraire

Dans l'ensemble, le Bureau du registraire a satisfait les attentes énoncées dans son RPP de 2004-2005. Le tableau de la page suivante résume les progrès accomplis par le Bureau en regard des priorités établies dans le RPP de 2004-2005 et dont voici un survol.

- **Traiter les dossiers et les décisions avec célérité.** Les commentaires des intéressés (juges, communauté juridique, parties) sont généralement positifs. Les efforts déployés par le Bureau du registraire en vue d'éliminer l'arrière des demandes d'autorisation d'appel ont porté fruit, comme en témoigne le temps de traitement maintenant réduit substantiellement.
- **Accroître la capacité.** Cette priorité comporte un certain nombre d'éléments :
 - Personnel : la modernisation de la gestion des ressources humaines est entreprise sur plusieurs fronts, dont l'évaluation de l'état de préparation interne à ce changement et l'application de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (LMFP);
 - l'élaboration d'un cadre de planification des ressources humaines; la formation d'un comité de consultation patronal-syndical et la création d'un processus de résolution des conflits; l'élaboration de nouvelles politiques et méthodes de dotation.
 - Technologie : la mise en œuvre de la stratégie de gestion de l'information au Bureau du registraire est en bonne voie. Cependant, il reste du chemin à faire pour le dépôt électronique, l'amélioration de la qualité de la technologie utilisée et la gestion de l'information. Le Bureau du registraire continue d'accorder à ces projets une priorité élevée.
- **Locaux :** On note des projets sur plusieurs fronts, dont l'achèvement du réaménagement de l'espace, l'amorce du réaménagement de l'entrée est de l'édifice, et celle de l'analyse des besoins pour moderniser la salle d'audience.
- **Mesure du rendement :** le Bureau du registraire continue de préciser ses indicateurs de rendement et il a prévu la collecte de l'information sur le rendement et l'élaboration de normes de services en vue de combler les lacunes.
- **Créer le risque.** Des profils de risque ont été établis à l'échelle de l'organisation et de chacun des secteurs; ils sont maintenant partie intégrante de la planification des activités. Une procédure a été mise au point pour traiter les dossiers judiciaires délicats. Un plan de mise en œuvre permet de combler les lacunes mises au jour par la vérification de la sécurité et la vérification de la gestion de l'information qui ont toutes deux eu lieu en 2004-2005.
- **Améliorer les programmes destinés au public.** La tenue de séances d'information à huis clos, l'amélioration du site Web et le réaménagement de la salle de presse ont permis d'offrir aux médias un meilleur accès à l'information sur les décisions. Le Bureau du registraire continue d'offrir de manière dynamique et novatrice des activités éducatives telles des visites guidées de la Cour, comprenant des procès fictifs à l'intention des écoliers, des trousseaux didactiques qui sont distribués dans tout le pays, et le premier



H. Ressources

Les tableaux ci-dessous montrent les ressources dont disposait le Bureau du registraire pour l'exercice 2004-2005.

Total des ressources financières (millions de \$)		
Dépense prévue	27,2	
Total des dépenses	28,0	
Revenus prévus	26,7	

Total des ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévu	193	
Ventilation	179	
Différence	14	

met constamment l'accent sur l'apprentissage organisationnel et l'élaboration de plans de formation individuels. Il a également entrepris l'établissement des profils de compétence et la mise en œuvre de la modernisation de la fonction publique.

G. Résultats et priorités du Bureau du registraire

Le présent rapport sur le rendement ministériel repose sur le résultat stratégique et le secteur d'activité du Bureau du registraire.

Le Bureau du registraire n'a qu'un seul résultat stratégique :

Fournir à la Cour suprême du Canada le meilleur environnement décisionnel possible.

Les résultats prévus à l'appui de ce résultat stratégique sont identiques à ceux qui figurent dans le Rapport sur les plans et priorités (RPP) de 2004-2005, c'est-à-dire :

- traiter les dossiers et les décisions avec célérité;
- assurer l'indépendance de la Cour en tant qu'institution dans le cadre d'une saine administration publique;
- assurer l'accessibilité des services de la Cour;
- assurer la saine gestion du fonds documentaire de la Cour.

La grande priorité du Bureau du registraire, telle qu'elle est établie dans le RPP de 2004-2005, est de traiter les dossiers avec célérité, et cette priorité demeure. Les « nouvelles » priorités de 2004-2005 consistaient à accroître les capacités en matière d'information, de personnel, de processus et d'installations; de gérer le risque et d'améliorer les programmes destinés au public. Le diagramme ci-dessous résume les liens entre les activités, les priorités, les résultats et le résultat stratégique.

F. Risques et défis qui se posent au Bureau du registraire

Puisque la Cour est la plus haute instance judiciaire du pays, les autres tribunaux canadiens s'attendent à ce que la Cour et le Bureau du registraire fassent preuve de leadership. Le Bureau sert la communauté juridique à l'échelle fédérale, provinciale et internationale par l'échange de renseignements et de pratiques exemplaires sur des sujets divers comme la gestion des dossiers et la publication des décisions.

- **Complexité de l'environnement juridique.** La Cour est régulièrement saisie de questions difficiles et complexes, voire souvent très médiatisées. Ces situations sont exigeantes pour le personnel, qui doit faire des recherches et des analyses approfondies, répondre aux demandes d'information du public et des médias, aider les parties et les avocats. Pour y parvenir, le Bureau du registraire se concentre sur l'apprentissage et le perfectionnement personnels, sur l'amélioration et la simplification des processus et sur la gestion de l'information et l'accès à l'information.
- **Recours accru aux communications électroniques.** De plus en plus, les cours provinciales offrent certaines formes de dépôt électronique et le nombre de dossiers électroniques en provenance des tribunaux inférieurs devrait augmenter aussi. Les intéressés s'attendent d'ailleurs à l'accessibilité des documents par voie électronique. Le Bureau du registraire continue de travailler étroitement avec la collectivité juridique au dépôt électronique ainsi qu'à la gestion de l'information et des données de même qu'à éliminer les obstacles actuels à l'implantation d'un système fonctionnel de dépôt électronique, soit surtout, le traitement de documents volumineux, la sécurité des fichiers et l'intégration avec le Système de gestion des dossiers (SGD) de la Cour.
- **Sécurité.** La sécurité reste une préoccupation primordiale. Le Bureau du registraire s'emploie à mettre en oeuvre des procédures particulières pour le traitement des affaires qui nécessitent de rigoureuses mesures de sécurité; il donne suite aux recommandations d'une vérification de la sécurité et il a participé aux mesures de protection du périmètre de sécurité de la Cité parlementaire.
- **Accroissement de la demande publique d'information et de services.** Les demandes d'information venant de l'extérieur au sujet de la Cour et des affaires dont elle est saisie sont toujours plus nombreuses. Le Bureau du registraire s'efforce d'améliorer l'accès à l'information sur les dossiers et continue d'améliorer son site Web en y ajoutant de nouvelles fonctions pour fournir plus d'information aux intéressés. Il accorde aussi beaucoup d'importance au fait de fournir aux médias, en temps opportun, des renseignements sur les décisions de la Cour.
- **Compétences du personnel.** La dotation des postes d'employés professionnels reste difficile puisque le nombre de candidats qualifiés est restreint. Le Bureau du registraire

D. Mission du Bureau du registraire

Les principales responsabilités du Bureau du registraire de la Cour sont la prestation aux juges d'un ensemble complet de services de gestion et de soutien administratif, la gestion des affaires dont la Cour est saisie, notamment la réception et la tenue des dossiers, l'établissement du calendrier des auditions et la publication des décisions. Les fonctions particulières du Bureau sont :

- Le traitement, l'enregistrement, la préservation et l'acheminement de tous les documents déposés par les parties et l'enregistrement de toutes les procédures d'une instance;
 - La fourniture aux parties, aux médias et aux membres du public de renseignements sur les processus, les activités de la Cour et le calendrier des affaires;
 - La prestation de services juridiques aux juges;
 - La gestion de la bibliothèque de la Cour et la prestation de toute une gamme de services de bibliothèque et d'information aux juges, aux employés de la Cour et aux juristes;
 - La publication du Recueil des arrêts de la Cour suprême;
 - La prestation aux juges et aux employés de la Cour de services de soutien administratif et opérationnel;
 - La prestation d'un service de protocole aux juges en vue de faciliter les échanges nationaux et internationaux;
 - La prestation au public d'un service d'information et de visites guidées.
- Le Bureau du registraire est financé par crédit non législatif. Les embauchements des juges de la Cour suprême prévus par la *Loi sur les juges* sont financés par crédit législatif.

E. Avantages pour les Canadiens

En fournissant à la Cour les services dont elle a besoin pour rendre ses décisions, le Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada sert tous les Canadiens en leur offrant l'accès à la Cour et à ses services, en traitant rapidement les auditions et les décisions, et en jouant un rôle de premier plan au sein de la communauté juridique.

En offrant aux parties et à la communauté juridique des services efficaces, le Bureau du registraire assure un meilleur déroulement des procédures judiciaires et un meilleur emploi des fonds publics et diminue le stress des parties et des employés.

En facilitant l'accès aux renseignements sur la Cour, le Bureau du registraire fait en sorte que :

- le grand public soit mieux renseigné sur les travaux et les décisions de la Cour;
- les médias fassent état des décisions de la Cour et de leur incidence de façon juste et impartiale;
- le travail de la Cour soit mieux compris au Canada aussi bien qu'à l'étranger;
- les parties et la communauté juridique bénéficient d'un service de qualité.

La Cour suprême du Canada est le plus haut tribunal canadien et l'une de nos plus importantes institutions. Elle entend les appels interjetés des décisions rendues par les cours d'appel provinciales et territoriales de même que celles de la Cour d'appel fédérale. Elle doit aussi donner son avis sur toute question qui lui est soumise par le gouverneur en conseil.

L'importance des arrêts de la Cour pour la société canadienne est reconnue. Par ses décisions, la Cour veille à l'uniformité, la cohérence et l'exactitude de la formulation, de l'élaboration et de l'interprétation des principes juridiques dans tout le système judiciaire canadien. Sa compétence découle de la *Loi sur la Cour suprême* et d'autres lois fédérales, dont le *Code criminel*.

Cour d'appel de dernier ressort, la Cour suprême du Canada sert les Canadiens en présidant au développement de la common law et du droit civil par les jugements qu'elle prononce sur des questions d'importance pour le public. Elle souscrit aux principes suivants :

- la primauté du droit,
- l'indépendance et l'impartialité,
- l'accès à la justice.

La Cour, ses juges et son rôle dans la vie publique canadienne suscitent toujours l'attention du public. Pendant la période à l'étude, deux juges ont quitté la Cour et deux autres ont été nommés. Madame la juge Rosalie Silberman Abella a remplacé monsieur le juge Frank Iacobucci, qui a pris sa retraite après 13 ans de services à la Cour, et madame la juge Louise Charron a remplacé madame la juge Louise Arbour, qui était en poste depuis près de cinq ans.

En 2004, la Cour a examiné près de 600 demandes d'autorisation d'appel, a entendu 83 appels et a rendu une décision dans 78 affaires. Le site Internet de la Cour (<http://www.scc-csc.gc.ca>) propose une information plus détaillée sur les responsabilités de la Cour, le processus d'audience et les jugements.

Charge de travail 1994-2004

Dossiers déposés	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Demandes d'autorisation d'appel	507	500	561	637	604	585	642	621	523	550	568
complétées	54	57	43	34	30	15	17	21	13	12	12
Avis d'appel de plein droit	496	445	573	615	572	458	640	668	498	609	559
Soumises à la Cour	77	67	67	68	70	60	84	79	53	75(2)	74(87)
Accueillies (ou en instance)	16	15	12	11	12	13	13	12	11	12*	13*
Pourcentage de demandes accueillies	119	107	118	104	106	75	78	96	72	82	83
Total	40	37	49	37	30	19	14	17	16	16	13
Appels de plein droit	79	70	69	67	76	56	64	79	56	66	70
Sur autorisation	73	71	82	76	71	55	57	62	51	56	61
Nombre de jours d'audience	120	103	124	107	92	73	72	91	88	81	78
Total	120	103	124	107	92	73	72	91	88	81	78

* Ce nombre sera modifié quand toutes les demandes d'autorisation en instance seront tranchées.

Rapport sur le rendement pour l'exercice 2004-2005

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de 2004-2005 du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenus dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2004-2005 du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

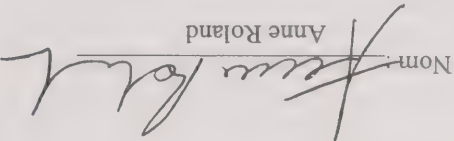
Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans le guide.

Il est fondé sur les secteurs d'activités approuvés du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada.

Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis.

Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorisations allouées.

Il fait état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.

Nom: 
Titre :
Registraire

Date: 2 septembre 2005

A. Message de la registraire

La mission du Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada reste constante d'une année à l'autre, mais le Bureau est confronté à de nombreux défis nouveaux qui exigent des mesures soigneusement étudiées pour répondre aux besoins de la Cour et de la population canadienne. Je suis heureuse de rapporter que nous avons réussi dans l'ensemble à relever ces défis grâce aux efforts constants et à l'engagement indéfectible du personnel dévoué de la Cour. Le départ de deux juges et la nomination de leurs remplaçants au cours de la période visée ont donné lieu à de nouvelles exigences auxquelles le Bureau du registraire a d'ailleurs satisfait.

En dépit de la complexité croissante des questions juridiques posées à la Cour, notre suivi continu du temps de traitement des dossiers nous a permis de réduire encore le traitement et d'atteindre des délais d'exécution qui satisfont à la fois les juges et les avocats. Des méthodes de travail efficaces font en sorte que la population canadienne est bien servie par son plus haut tribunal. De fait, la Cour suprême suscite toujours beaucoup d'intérêt et le Bureau du registraire offre aux membres des professions juridiques, aux médias et au grand public une gamme de services qui reflètent le rôle unique de la Cour dans la démocratie canadienne.

La technologie et la gestion de l'information demeurent des volets importants et compliqués de toutes les activités qui entourent le traitement d'un dossier et d'autres activités essentielles de la Cour. Nos systèmes doivent être résistants et fiables, mais doivent aussi s'adapter au changement et offrir de nouveaux services, dont le dépôt électronique, qui répondent aux besoins des intéressés. Le Bureau du registraire s'emploie activement à identifier et à gérer les risques de même qu'à améliorer ses mesures de rendement pour s'assurer que tout fonctionne de manière efficace et rentable. Des efforts particuliers sont également déployés en matière de gestion des ressources humaines en vue de répondre aux nouvelles exigences de la Loi sur la modernisation de la fonction publique.

Le prochain exercice sera lui aussi fertile en nouveaux défis, mais je sais que le Bureau du registraire sera en bonne posture, sur les plans humain, technologique et administratif, pour assurer à la Cour le soutien dont elle a besoin pour exécuter son mandat si important. Servir une institution nationale qui gagne toujours en visibilité, au pays comme à l'étranger, est une mission que le personnel de la Cour accomplit avec fierté et dévouement.

Partie I : SURVOL	1
A. Message du registraire	1
B. Déclaration de la direction	2
C. Mission de la Cour suprême du Canada	3
D. Mission du Bureau du registraire	4
E. Avantages pour les Canadiens	4
F. Risques et défis qui se posent au Bureau du registraire	5
G. Résultats et priorités du Bureau du registraire	6
H. Ressources	7
I. Rendement global du Bureau du registraire	8
Partie II : RENDEMENT PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE	11
A. Traiter dossiers et décisions avec célérité	12
B. Indépendance de la Cour	14
C. Accessibilité des services de la Cour	15
D. Accès à l'information	17
E. Productivité de l'effectif	18
F. Saine gestion	19
Partie III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	21
A. Structure organisationnelle du Bureau du registraire	21
B. Tableaux financiers	23
Partie IV : AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT	35
A. Pour en savoir plus	35
B. Liste des rapports obligatoires et autres rapports ministériels	35
C. Lois appliquées	35



Bureau du registraire de la Cour suprême du Canada Rapport sur le rendement

Pour la période
se terminant
le 31 mars 2005

L'honorable I. Cotler
Ministre de la Justice et
Procureur général du Canada

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/dprl/04-05/guide/lines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Les lecteurs qui désireraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : ma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction de prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'état et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/75-2005
ISBN 0-660-62926-7

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé
pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>



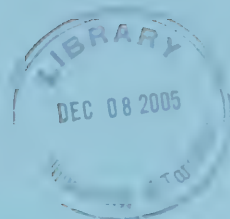
Cour suprême du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005

CAL
FN
-E77

Gouvernement
Publications



Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The Report on Plans and Priorities provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The Departmental Performance Report provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans and Priorities.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/14-2005
ISBN 0-660-62953-4

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr1/04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

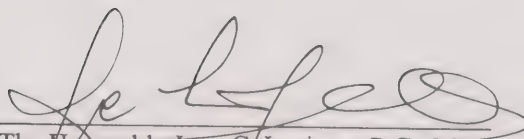
Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transport Canada

2004-2005

Departmental Performance Report

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-C. Lapierre', is written over a horizontal line.

The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW	1
1.1 Minister's Message	3
1.2 Management Representation Statement.....	4
1.3 Summary Information	5
1.3.1 Raison d'être	5
1.3.2 Legislative Mandate.....	6
1.3.3 Strategic Outcomes	6
1.3.4 Summary Tables	7
1.4 Overall Departmental Performance	13
SECTION II – ANALYSIS OF PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME.....	15
2.1 Contribute to Canada's economic growth and social development.....	16
2.1.1 Policy Framework Initiatives.....	16
2.1.1.1 Air	16
2.1.1.2 Surface	19
2.1.1.3 Marine	19
2.1.1.4 Multimodal.....	19
2.1.2 Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors	21
2.1.2.1 Air	21
2.1.2.2 Surface	23
2.1.2.3 Marine	25
2.1.3 Skills and R&D Supporting Innovation.....	26
2.2 Ensure high standards for a safe and secure transportation system	28
2.2.1 An Improving Safety Record	28
2.2.2 Legislative and Regulatory Reform.....	29
2.2.3 Transportation Security.....	32
2.2.3.1 National Security Policy	32
2.2.3.2 Aviation Security	32
2.2.3.3 Marine Security.....	33
2.2.3.4 Other Security Initiatives	34
2.2.4 Other Programs and Initiatives	34
2.3 Protect the physical environment.....	36
2.3.1 2004-2006 Sustainable Development Strategy	37
2.3.2 Climate Change Initiatives.....	37
2.3.3 Environmental Programs	41
2.3.4 Full Costs of Transportation Project.....	42
SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION	43
3.1 Organizational Information.....	44
3.2 Financial Tables	45
Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (incl. FTE)	45
Table 2: Use of Resources by Business Lines	46

Table 3:	Voted and Statutory Items	47
Table 4:	Net Cost of Department	48
Table 5:	Contingent Liabilities.....	48
Table 6:	Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary)	48
Table 7:	Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue.....	49
Table 8:	Resource Requirements by Branch/Sector level.....	51
Table 9-A:	2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act	53
Table 9-B:	2004–05 User Fee Reporting Template – Policy on Service Standards for External Fees	59
Table 10:	Major Regulatory Initiatives	60
Table 11:	Details on Transfer Payments Programs (TPPs).....	65
Table 12:	Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005.....	79
Table 13:	Sustainable Development Strategies (SDS).....	83
Table 14:	Procurement and Contracting	84
Table 15:	Service Improvement Initiative (SII).....	86
Table 16:	Horizontal Initiatives	88
Table 17:	Travel Policies	88
SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST		89
4.1	Management Agenda	90
4.2	Our co-delivery partners	95
4.3	Our Offices	97
INDEX.....		98

SECTION I – OVERVIEW

1.1 Minister's Message

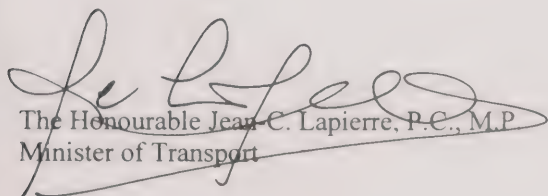
As Canada's Minister of Transport, I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2005.



It has been a very productive year as the department has worked diligently to promote a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system. The 21st century reality requires rigorous and effective security measures, and we continue efforts to enhance transportation security. Transport Canada is at the forefront of numerous and high profile national security initiatives. These include the new \$115 million contribution program, which is helping the marine sector boost security and meet international requirements. We have also made great progress in our efforts to enhance safety by promoting a safety culture in all facets of transportation through smart regulation and a greater emphasis on safety management systems.

We continue to refine our policy approach, which is founded on modal balance and market forces, and aims to promote a more efficient and competitive transportation system. To this end, I am proud to have been able to announce an \$8 billion reduction in rents for major Canadian airports, and also to have introduced amendments to the *Canada Transportation Act*. We have made significant progress working with other governments and stakeholders to improve the flow of passengers and goods at our borders and along our vital trade corridors, including for example in Windsor-Essex. We also delivered multi-billion dollar programs in support of transportation infrastructure. And we continue our efforts to reduce the environmental impacts of transportation, in particular through climate change initiatives to reduce greenhouse gas emissions in the transportation sector.

This *Departmental Performance Report* demonstrates the significant contributions of the department and the fundamental role of transportation to the well-being of Canadians. I invite all Canadians to join me and the Transport Canada team as we continue to work together to build and maintain a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system.

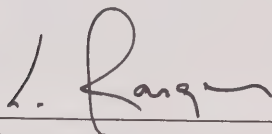

The Honourable Jean C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.2 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report (DPR) for Transport Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports*:

- It adheres to the specific reporting requirements;
- It uses an approved Business Lines structure;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Ranger', is written over a horizontal line.

Name: Louis Ranger

Title: Deputy Minister

1.3 Summary Information

1.3.1 Raison d'être

Transport Canada is responsible for the transportation policies and programs set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner.

Our Vision . . .

A transportation system in Canada that is recognized worldwide as safe and secure, efficient and environmentally responsible

Our vision of a sustainable transportation system — one that integrates and finds the right balance among social, economic and environmental objectives — is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary;
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulation and government funding; and,
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulation and government funding.

Our Mission . . .

To serve the public interest through the promotion of a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada

To succeed in its mission, Transport Canada is committed to being a world-leading organization that:

- Develops and implements effective policies, programs, and legislative and regulatory frameworks;
- Works in partnership with other governments, industry and stakeholders;
- Is recognized as a progressive, effective and accountable organization; and
- Sustains a healthy and productive work environment that values professional excellence, teamwork, open communication, diversity, continuous learning and mutual respect.

1.3.2 Legislative Mandate

In Canada, all three levels of government have some responsibility for the country's transportation system. In support of its *Vision* and *Mission*, Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our website at <http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm>.

Some of the Legislation governing Transport Canada:

- *Department of Transport Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Navigable Waters Protection Act*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act-1992*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Canadian Air Transport Security Authority Act*
- *Marine Transportation Security Act*

1.3.3 Strategic Outcomes

As part of a strategic planning exercise in 2004-05, Transport Canada has refined its three strategic outcomes or ultimate results with the intention to better link them to the benefits for Canadians:

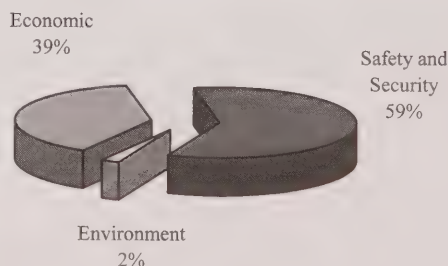
- A ***safe and secure*** transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;
- An ***efficient*** transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and
- An ***environmentally responsible*** transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

However, for consistency in reporting, the strategic outcomes as shown in the Report on Plans and Priorities 2004-05 will be used as the basis for reporting in this document:

- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Protect the physical environment.

This illustration of our 2004-05 actual net spending by Strategic Outcome is based on estimates. Note that Crown corporations such as Marine Atlantic inc., VIA Rail inc. and Jacques Cartier and Champlain Bridges are included in the economic strategic outcome as Canadian Air Transport Security Authority is included in the safety and security one.

Actual Spending by Strategic Outcome



1.3.4 Summary Tables

The following tables present the resources needed in 2004-05 to deliver Transport Canada's programs and services for the benefits of Canadians:

Total Financial Resources (\$ thousands)

Planned	Authorities	Actual
\$1,756,141	\$1,729,668	\$1,608,192

Total Human Resources

Planned	Actual	Difference
4,812	4,718	94

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Commitments

2004-05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$000s)	Actual Spending (\$000s)	Expected Results and Current Status
Strategic Outcome: Contribute to Canada's economic growth and social development				
Policy Framework initiatives:				
Air sector activity monitoring ¹	Ongoing	\$615	\$706	<i>Expected result:</i> Federal policies are contributing to economic sustainability of the air sector. <i>Current status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Liberalization of air bilateral agreements ¹	Ongoing	\$90	\$68	<i>Expected result:</i> Expansion of bilateral air transport agreements or arrangements for international air services. <i>Current status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Stakeholder consultations on domestic and international air transportation policies	Ongoing	—	—	<i>Expected result:</i> Policies that contribute to economic sustainability of the air sector while protecting the interest of air travellers. <i>Current status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Electronic Collection of Air Transportation Statistics	New	\$747	\$647	<i>Expected result:</i> Improvement of the quality, scope and timeliness of air transportation statistics for policy formulation, planning and decision-making. <i>Current status:</i> Successfully met
Aviation Third Party War Risk Liability Insurance	Previous	\$100	\$98	<i>Expected Result:</i> Business continuity for the aviation industry until reasonable and practical alternatives become available on the commercial insurance market. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and Ongoing

2004-05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$000s)	Actual Spending (\$000s)	Expected Results and Current Status
Regional and Small Airports Study	Previous	\$100	\$112	<i>Expected Result:</i> Departmental understanding of the impact of government divestitures on affected communities. <i>Current Status:</i> Successfully met
Intermodal freight	New	\$5,000 over a 5 year period	\$23	<i>Expected result:</i> Intermodal freight policy framework that reduce impediments to modal integration. <i>Current status:</i> Ongoing
Disposal of grain hopper cars	Ongoing	\$979 3 FTEs	\$677	<i>Expected result:</i> A more commercial, efficient and competitive grain transportation system. <i>Current status:</i> Ongoing
Shortsea shipping initiatives ¹	New	\$100	\$37	<i>Expected result:</i> Shortsea shipping initiatives are advanced and promoted. <i>Current status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Bi-annual meetings of the Advisory Committee on Accessible Transportation	Ongoing	—	May 2004 \$38 Nov. 2004 \$40	<i>Expected result:</i> Meetings are better aligned with the role of the Minister and respect modern consultation practices. <i>Current status:</i> Successfully met
Research projects to enhance the accessibility of the transportation network ¹	Ongoing	\$75 1 FTE	\$75 1 FTE	<i>Expected result:</i> Improved accessibility of Canada's transportation system. <i>Current status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors:				
Airport Legislation ¹	Ongoing	\$205	\$309	<i>Expected result:</i> To strengthen governance, transparency and accountability at Canada's major airports. <i>Current status:</i> Ongoing
Airport rent policy review ¹	Previous	\$90	\$98	<i>Expected result:</i> The federal government's airport rent policy balances the interests of all stakeholders, including the air industry and Canadian taxpayers. <i>Current status:</i> Successfully met
Airport Federal space review	Ongoing	—	—	<i>Expected result:</i> Policy achieving a degree of consistency regarding accommodation practices at airports. <i>Current status:</i> Ongoing
Airport Lease management	Ongoing	\$1,600	\$1,394	<i>Expected Results:</i> Well-maintained infrastructure that complies with safety, security and environmental laws; Protection against major losses for the Crown and Canadian taxpayers. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing

2004-05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$000s)	Actual Spending (\$000s)	Expected Results and Current Status
Airport Risk management	Ongoing	\$100	\$51	<i>Expected Result:</i> Risk management for Airport Authorities that is more flexible and cost effective. <i>Current Status:</i> Successfully completed
Airports Capital Assistance Program	Ongoing	\$43,300	\$24,386	<i>Expected Results:</i> Enhanced airport safety levels, increased life of assets, reduced operating costs and increased use of environmentally sustainable practices. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Contribution programs in support of Canada's national highway system and other surface infrastructure	Ongoing	\$206,600	\$203,400	<i>Expected Results:</i> Completion of highway and border projects that contribute to: sustained strategic infrastructure investments in all regions; improved mobility and transportation efficiencies; enhanced safety performance; trade and economic development support; and sustainable transportation promoted. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Infrastructure programs for transportation projects in support of highways, transit and borders	Previous	\$2,700 Note: Planned spending omitted O&M resources towards CSIF & BIF projects. Contribution Funding rests with Infrastructure Canada.	\$7,538 (\$1,038 Operations and maintenance (O&M) resources CSIF & BIF + \$6,500 Outaouais Road.	<i>Management of transportation projects approved under the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and the Border Infrastructure Fund (BIF):</i> <i>Expected Results:</i> Secure and efficient Canada-U.S. trade and transportation flows and land border operations are promoted. <i>Management of the Outaouais Road Agreement:</i> <i>Expected Result:</i> Compliance with terms and conditions as outlined in the Outaouais Road Agreement. <i>Current Status:</i> Ongoing
Governance of federal bridges	Ongoing	\$87,800	\$87,681	<i>Expected Results:</i> Federally owned bridges that are safe, secure and support the efficient movement of traffic. Crown corporations and private operators that effectively manage federal bridge assets. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
International crossings	New	\$300	\$300	<i>Expected Result:</i> Improved quality of federal oversight on international bridge and tunnel crossings. <i>Current Status:</i> Exceeded

2004-05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$000s)	Actual Spending (\$000s)	Expected Results and Current Status
Port divestiture	Ongoing	\$46,800 Note: \$25M planned spending reprofiled to future year of program.	\$20,200	<i>Expected Results:</i> Local interests operate and maintain ports more economically than the Crown and are best placed to make decisions that benefit the community; Savings to Canadian taxpayers. <i>Current Status:</i> Ongoing
Ferry services contribution Program (BC Ferries, CTMA, NFL) ¹	Ongoing	\$32,550	\$33,759	<i>Expected results:</i> Access to mainland transportation network. Safe, reliable and affordable remote and constitutional ferry services. <i>Current status:</i> Successfully met
St. Lawrence Seaway surplus lands divestiture	Ongoing	\$1,800	\$1,769	<i>Expected Result:</i> Surplus properties divested as per terms and conditions of the Agreement of Purchase and sale with Canada Lands Company. <i>Current Status:</i> Progressing as planned in the Agreement.
Marine Navigational Services Study	Ongoing	\$250	—	<i>Expected result:</i> Evaluating alternative methods of delivering marine navigational services in Canada. <i>Current status:</i> Not met (See Section 2.1.2.3 for details)
Skills and R&D Supporting Innovation:				
Science and Technology / Research and Development initiatives	Ongoing	\$7,500 23 FTEs	\$7,850 23 FTEs	<i>Expected result:</i> Advancing S&T/R&D to promote innovation in transportation and to support departmental strategic initiatives. <i>Current status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Intelligent Transportation Systems	Ongoing	\$3,178 7 FTEs	\$3,132 7 FTEs	<i>Expected Result:</i> Improved safety, security, efficiency and sustainability of the transportation system through the development and deployment of ITS technologies. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Strategic Outcome: Ensure high standards for a safe and secure transportation system				
Civil Aviation Flight 2005	Ongoing	\$127,000 1,433 FTEs	\$135,968 1,416 FTEs	<i>Expected Results:</i> Continued improvement on the high level of aviation safety in Canada; A high level of public confidence in our civil aviation program. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Road Safety Vision 2010	Ongoing	\$25,564 101 FTEs (revised numbers)	\$24,635 97 FTEs	<i>Expected Result:</i> Decrease in the average number of road users killed or seriously injured by 30% during the 2008-2010 period compared with 1996-2001 average figures. <i>Current Status:</i> On track to be successfully met

2004-05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$000s)	Actual Spending (\$000s)	Expected Results and Current Status
Rail Safety	Ongoing	\$20,000 146 FTEs	\$23,124 155 FTEs	<i>Expected Results:</i> Continued improvements in compliance, safety culture, public and industry awareness, effective regulatory tools and partnership and stakeholder engagement. <i>Current Status:</i> On track to be successfully met
Marine Safety, The Next Wave	Ongoing	\$35,000 450 FTEs	\$58,374 604 FTEs	<i>Expected Results:</i> To continuously maintain and enhance safety and the protection of life, health, property and the marine environment through: <ul style="list-style-type: none"> the development, maintenance and implementation of an effective regulatory regime; education and awareness; and monitoring and enforcement. Transport Canada has committed to achieving a number of marine safety targets by 2010, including a 20% reduction in fatalities from the 1998-2002 average of 33.8 per year. <i>Current Status:</i> On track to be successfully met
Transportation of Dangerous Goods 2010	Ongoing	\$10,000 122 FTEs	\$11,029 123 FTEs	<i>Expected Result:</i> All dangerous goods shipments arriving at their destination without incident caused by the dangerous good. <i>Current Status:</i> On track to be successfully met
Transportation Security	Ongoing	\$34,000 365 FTEs	\$40,076 336 FTEs	<i>Expected Results:</i> Safeguarding the integrity and security of both the national transportation system and the department; Providing an effective emergency preparedness capability. <i>Current Status:</i> Successfully met in 2004-05 and ongoing
Strategic Outcome: Protect the physical environment				
2004-2006 Sustainable Development Strategy	Ongoing	\$500	\$742	<i>Expected Result:</i> A more sustainable transportation system. <i>Current Status:</i> Ongoing
Climate Change	Ongoing	\$27,500 Note: \$9,897 was reprofiled to future years as a result of slow acceptance of industry	\$7,530 Note: \$1,230 spent for the Advanced Technology Vehicles Program was not included in the planned spending because funds were received in May 2004	<i>Expected Result:</i> Impact of transportation on the environment is reduced. <i>Current Status:</i> Ongoing

2004-05 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$000s)	Actual Spending (\$000s)	Expected Results and Current Status
Contaminated sites	Ongoing	\$31,100	\$27,300	<i>Expected Result:</i> Contaminated sites are managed in a responsible manner. <i>Current Status:</i> Ongoing
Strategic environmental assessment (SEA)	Ongoing	\$150	\$122	<i>Expected Result:</i> Increased TC compliance with SEA Cabinet Directive. <i>Current Status:</i> Ongoing
Clean air initiatives	Ongoing	\$600	\$424	<i>Expected result:</i> Reduced air emissions from locomotives, marine vessels, aircraft, and at airports within an international context. <i>Current Status:</i> Ongoing
Full costs of transportation	New	\$400	\$330	<i>Expected Result:</i> The full costs of transportation are investigated. <i>Current Status:</i> On track to be successfully met

Note:

1. The planned spending for that commitment was not available at the time of publication of the RPP 2004-05 and has now been added for comparison purposes.

1.4 Overall Departmental Performance

NOTE: *Transport Canada's departmental performance and financial tables are presented using the framework provided under the departmental strategic outcomes and Business Lines structure.*

Operating Environment and Context

During 2004-05, the department invested considerable effort in updating and clarifying its strategic directions. A new vision, mission, strategic outcomes and strategic priorities for the coming years were developed. These were first reported in the 2005-06 *Report on Plans and Priorities* (RPP), which presents the most current snap-shot of the department's direction. As a result of this change, this *Departmental Performance Report* (DPR) is a transitional report; as by necessity, it must report on the RPP commitments for 2004-05.

This internal refocusing was brought about in response to changes facing Transport Canada and the transportation system. Throughout our history, Canada's transportation policies have evolved to meet changing priorities and emerging challenges, as governments have worked to ensure that transportation is able to contribute to our economic and societal growth. The most recent significant shift in priorities came in the aftermath of the terrorist attacks of September 11, 2001, which resulted in a new focus on security for governments in general, including considerable emphasis on the security of the transportation system. While the initial focus was on the air sector, more recently the department has been working on measures to respond to security needs in the marine and surface sectors as well, with the dual objective of securing Canadians and our prosperity.

Changes beyond our border are having other impacts on the Canadian transportation system and the department's activities. Chief among these are globalization and changing global trade patterns. To support these markets, in 2004-05 Transport Canada managed over \$665 million in federal investments to improve traffic flows and address congestion and security issues at Canada's borders, leveraging investments of nearly \$1 billion with provincial partners. We continued to support our vibrant relationship with our U.S. trading partner at key gateways such as Windsor-Detroit, while increasing our focus on the opportunities presented by emerging markets such as China, India and Brazil. Our transportation system, supported by key program investments and policies, was essential to the success of these endeavours as we developed, maintained and enhanced efficient systems and appropriate infrastructure to link us with the rest of the world.

Transport Canada has continued to work to provide a solid foundation upon which Canadian transportation companies can compete successfully. A significant marker in terms of the competition within the transportation system was the emergence of Air Canada from bankruptcy protection, following the successful development of a private sector solution. On the legislative front, the first minority government in almost 25 years has changed the operating environment. In this new context, the department has worked diligently towards the introduction of a number of important pieces of legislation, including Bill C-44 amending the *Canada Transportation Act*.

Our commitment to environmental responsibility continues, and our strategic direction on this front took an important step forward with the release of *Project Green*, the Government of Canada's plan for honouring our Kyoto commitments. Transportation, as the single largest emitter of greenhouse gases, will play an important role to mitigate and adapt to climate change. As such, over the last year Transport Canada continued to play a key role by supporting Infrastructure Canada in managing federal investments in our cities' public transit systems – investments that have leveraged with our provincial, municipal and private sector partners nearly \$5 billion in new funding for transit across Canada.

This fluctuating working environment set the stage for many achievements by the department during the reporting year. The delivery of Transport Canada's programs and services is largely funded through operating expenditures, with authority to spend revenue received during the year. Some of our programs are managed through grants and contributions and we are held to the terms and conditions set out in each individual grant or contribution.

The context description would not be complete without mentioning the relationship between the department objectives and those of the federal government as a whole. Transport Canada's three strategic outcomes support the following Government of Canada outcomes as found in *Canada's Performance 2004*:

- A Prosperous and Sovereign Canada in a Safe and Secure North America;
- A Canada Committed to Multilateral Cooperation;
- A Secure and Fair Marketplace;
- Strong Regional Economic Growth;
- Caring Communities;
- Sustainable Cities and Communities;
- A Healthy Population;
- Canada's Environment is Protected and Restored from Pollution; and
- The Risk of Climate Change is Minimized.

This alignment ensures that transportation decisions continue to contribute to the success of the broader government agenda. The programs and services offered by Transport Canada to the Canadian society aimed to achieve results in partnership with the other departments toward the Canadian safety and security, a strong economy and the protection of the environment. These three results are common and closely intertwined with the nine Government of Canada's outcomes listed above.

The following pages will detail how the department has responded to the challenges facing the transportation system and successfully met the commitments it established in the 2004-05 RPP.

SECTION II – ANALYSIS OF PERFORMANCE BY STRATEGIC OUTCOME

2.1 Contribute to Canada's economic growth and social development

Ultimate Results

A transportation system that is:

- efficient, effective, viable, affordable and accessible;
- responsive to users and communities; and
- competitive and harmonized, both domestically and internationally.

Resource allocation to this strategic outcome for 2004-05 (\$ thousands):

Planned spending	Total Authorities	Actual
\$684,437	\$692,709	\$621,465

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of corporate overhead.

This first strategic outcome is divided into three priorities and then sub-divided by mode of transportation.

- Priorities:**
- 2.1.1 Policy Framework Initiatives**
 - 2.1.2 Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors**
 - 2.1.3 Skills and R&D Supporting Innovation**

2.1.1 Policy Framework Initiatives

Market forces and competition not only guide our transportation system, but also yield positive results for our national economy. A robust marketplace encourages seasoned competitors and new entrants to innovate to improve services to meet the ever-changing transportation needs of Canadians. The marketplace must, at the same time, respond to Canada's ongoing challenges such as globalization and integration of the North American market, the need to be vigilant and to balance security and international trade imperatives, and to be mindful of our changing demographic and an aging workforce. The following are examples of specific initiatives undertaken by Transport Canada in 2004-05 to support a strong and healthy marketplace framework for our national transportation system.

2.1.1.1 Air

Air Sector Monitoring

Transport Canada monitors the air industry as a whole (airlines, airports and air navigation systems), to determine whether federal policies are contributing to the economic sustainability of the air sector. As part of these activities, Transport Canada closely monitored Air Canada's restructuring efforts that it began after filing for protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act* on April 1, 2003. The department worked closely with the Department of Finance, Industry Canada and Labour Canada and other government departments to ensure that government issues arising from restructuring were addressed. The airline emerged from bankruptcy protection on September 30, 2004, with reduced operating costs, a smaller debt burden and \$1.8 billion in new equity. As a result of restructuring, Bill C-47, which will amend the *Air Canada Public Participation Act* to ensure that existing language and headquarters

location obligations continue to apply under Air Canada's new corporate structure, was tabled in the House of Commons in the spring of 2005.

Pursuant to the February 2005 report of the Auditor General, Transport Canada initiated the development of a strategic framework for monitoring the long-term financial viability of airports in the National Airport System. Monitoring of the performance of airports was also done in the context of the Airport Rent Policy Review (See Section 2.1.2.1 for more information on that review).

Liberalization of Air Bilateral Agreements

Canada presently has more than 70 bilateral air transport agreements or arrangements for international air services in place. During 2004-05, the federal government participated in seven rounds of negotiations with five countries and held consultation meetings with 14 other countries. An amended air transport agreement was concluded with the Russian Federation expanding the rights to operate to and to overfly each other's territory. Similarly, an agreement was reached expanding the airline operating opportunities for scheduled air services between Canada and Japan. Pending the conclusion of an agreement with the Republic of Colombia, a temporary arrangement was reached permitting limited air services.

On February 24, 2005, the Minister of Transport and the United States Secretary of Transportation, agreed to explore further liberalization of the air transport relationship between Canada and the U.S. A consultation document has been distributed to stakeholders in order to assess the merits of further broadening the current agreement. Following the review of stakeholder submissions, consideration will be given to a negotiating mandate, with a decision to be made in fall 2005.

International Air Transportation Policies

On March 31, 2004, Canada became the 28th state to sign the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment. Bill C-4, an act to Implement the Convention and Protocol, was introduced in the House of Commons on October 8, 2004 and received royal assent on February 23, 2005. The act and the eventual ratification of the Convention and Protocol will facilitate and encourage international asset-based financing, i.e., financing using the value of equipment as security for payment. In support of this initiative, Transport Canada is participating on the committee of experts and working closely with ten other countries to develop appropriate regulations to oversee the international registry.

On May 7, 2004, following extensive consultations by Transport Canada in 2003 and 2004 with members of the travel distribution industry, air carriers and other governments, the amended Computer Reservation Systems Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II. The amendments move to a more deregulated system, while continuing to protect the interests of air travellers. They also recognize significant developments, such as the emergence of the Internet as an information and sales tool.

Electronic Collection of Air Transportation Statistics

Following a ten-month pilot project, Transport Canada initiated the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) program to improve the quality, scope and timeliness of air transportation statistics for policy formulation, planning and decision-making. During 2004-05, the ECATS initiative was successful in implementing electronic data collection from over 95 per cent of the domestic air carriers and over 65 per cent of other foreign carriers providing services in Canada. To date, over 80 per cent of U.S. and other foreign carriers are reporting electronically. In total, over 90 per cent of all commercial air carriers providing services to Canada are participating in the ECATS program. Efforts are ongoing to integrate the remaining carriers into the program.

Aviation Third Party War Risk Liability Insurance

One of the consequences of the events of September 11, 2001 was the cancellation of certain types of aviation insurance. Most classes of insurance were eventually reinstated, albeit at higher cost, but third party war risk insurance remains unavailable on realistic terms and at commercially reasonable rates. Transport Canada has continued to monitor developments in the global aviation and insurance fields, but no effective alternative developed in 2004-05. Canada's air transportation industry cannot operate without full insurance coverage and, for this reason, the Minister of Transport continues to provide an indemnity to Canadian air transportation companies for aviation third party war risk liability over \$US 35 million. The current authority expires December 31, 2005.

Regional and Small Airports Study

Further to its commitment made in the 2003-04 RPP, the department released its study on Regional and Small Airports (TP14283B) in September 2004. One of the objectives of the study was to understand the impact of divestiture on affected communities.

The study found that airports currently running operating deficits almost all have the same obstacle – insufficient potential passenger base to attract or support significant air carrier service. The great majority of airports that were in a deficit position at the time of transfer have been able to significantly reduce that deficit or even generate a surplus since divestiture. This was possible even in the face of adverse circumstances, particularly since September 2001.

It became evident that some airports had more than one role and served more than one purpose in the community. Transport Canada, in a joint exercise with the provincial and territorial governments, is now looking at developing objective criteria to determine the mission of regional and small airports (cargo, tourism, regional development, etc.). The department's Regional and Small Airports Study can be found at <http://www.tc.gc.ca/programs/airports/RSAS/menu.htm>.

2.1.1.2 Surface

Disposal of the Federal Hopper Car Fleet

In Budget 1996, the government announced its intention to dispose of the federal fleet of railway grain hopper cars. This fleet of 12,400 cars has been used for the transportation of western Canadian grain for the past 30 years. In 2004-05, departmental officials consulted widely with stakeholders in the grain sector, assessed various options put forward for a possible disposal, and commissioned studies into the condition of the cars and their market value. On March 9, 2005, the government announced that it would open negotiations with the Farmer Rail Car Coalition, a broad-based farmer's organization from Saskatchewan, concerning the possible transfer of the fleet to the coalition. The government has committed to ensure that the possible transfer supports continued efforts to move towards a more commercial, efficient and competitive grain transportation system that meets the needs of producers and other stakeholders and that it optimizes value for Canadian taxpayers. Transport Canada has conducted a significant amount of due diligence on the coalition's proposal to ensure that it is both financially viable and operationally sound. The government expects to make a final decision on the disposal later in 2005.

2.1.1.3 Marine

Canada Marine Act Review

In 2004-05, the results of studies, in conjunction with the recommendations from the panel of marine industry experts, were used to guide the department's considerations regarding amendments to the *Canada Marine Act* (CMA). Bill C-61 was introduced in Parliament on June 22, 2005. As a result, these amendments will provide Canada Port Authorities with access to federal contribution programs for key infrastructure improvements. They will also enhance the safety and efficiency of Canadian waterways by reforming the enforcement regime.

Shortsea Shipping Initiatives

The departmental strategy to advance and promote shortsea shipping consisted of a number of activities. The department raised the level of awareness among stakeholders of the potential for shortsea shipping to contribute to a more integrated transportation system through a national conference, the creation of a roundtable group with Quebec provincial and industry representatives and the funding for regional shortsea shipping studies. Transport Canada noticed that a variety of private sector initiatives involving potential shortsea shipping applications are being pursued for possible implementation.

2.1.1.4 Multimodal

Intermodal Freight

Transport Canada successfully consulted stakeholders, provinces and other interested parties on intermodal freight issues in 2004 by holding over 70 meetings in all parts of the country. Most

of the individuals and groups consulted agreed that federal transportation policy, which emphasizes market forces and modal competition, was appropriate. The consultations suggested that an approach to freight policy focused more broadly on freight movement than specifically on freight intermodalism would be appropriate, the department is preparing a draft freight strategy paper for release in fall 2005. A summary of the consultations can be found at <http://www.tc.gc.ca/pol/EN/Report/Intermodal/Consultations.htm>.

Canada Transportation Act Amendments

On March 24, 2005, legislation proposing amendments to the *Canada Transportation Act* (Bill C-44) was introduced in Parliament. The bill focuses on achieving a balance between the interests of consumers, shippers and communities, and those of air carriers and rail carriers, while also addressing the governance regimes for international bridges and tunnels, the Canadian Transportation Agency and VIA Rail. The goal of Bill C-44 is to foster responsive transportation services and capacity within a stable policy framework and encourage an investment climate supporting economic growth and secure international trade. Initially introduced as Bill C-26 in the previous parliamentary session, Bill C-44 represents more than three years of extensive consultation with varied public and private sector stakeholders.

Trade Policy

In 2004-05, Transport Canada completed stakeholder consultations to confirm and update the Canadian positions for various bilateral free trade negotiations and for the multilateral services negotiations in the World Trade Organization. In respect of the latter, the department formulated the transportation component of Canada's revised services offer. Successful conclusion of these negotiations will allow greater access to foreign markets for our transportation industry. Pursuant to the Treasury Board Secretariat *Management Framework for International Trade Litigation*, the department also conducted reviews of all its legislative initiatives to ensure compliance with Canada's international obligations.

Advisory Committee on Accessible Transportation (ACAT)

Through its transportation policy, the federal government seeks to provide an accessible national transportation network free of undue obstacles for persons with disabilities and those with unique needs, such as seniors. The department pursued a number of key activities and initiatives in 2004-05 to achieve this result. For example, the department modernized the ACAT to better align it with the role of the Minister and to respect modern consultation practices, including the principles of Canada's Voluntary Sector Accord. The modernized ACAT, through its responses to matters put to it for consultation, will contribute to the development of a long-term multimodal strategy for enhancing accessibility.

Transport Canada has undertaken several other projects to improve the accessibility of the federal transportation system:

- An awareness campaign for the Intercity Bus Code of Practice was undertaken in 2004. In consultation with the Canadian Bus Association, the department has extended the

public education effort into 2005 to increase the number of travellers reached through the voluntary sector before an evaluation of the results is undertaken.

- The final report on the Service Animal Workshop of 2003 was shared with industry stakeholders, and discussed extensively with ACAT. Positive results are indicated by such measures as Canadian Airport Authorities reporting on how service animals are accommodated in airports on the Access to Travel website.
- Two technical research and development studies were completed in response to issues raised by ACAT: "Study of Automated Dispensing Machines and Automated Kiosks in the Transportation System", and "Audibility of Public Address Systems in Airports".
- Several policy research projects were completed: "Examination of the Policy Framework for Accessible Transportation in Five European Countries", "Mobility Challenges of an Aging Canadian Population", "Environmental Scan of Issues in the Transportation System", and "Economics of Accessible Transportation".

2.1.2 Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors

Supporting the smooth flow of people and goods as well as creating the right conditions to encourage investments in transportation infrastructure remain key focuses of Transport Canada. The department encourages the continued improvement of transportation by providing rules that allow transportation infrastructure providers to adapt, innovate, remain competitive and serve the public. Working cooperatively with other departments, such as Infrastructure Canada, and stakeholders, Transport Canada continues to promote and encourage progressive responses and strategic investments in our national transportation system.

2.1.2.1 Air

Airport Legislation

The proposed Canada Airports Act, introduced as Bill C-27 in the House of Commons in March 2003, died on the order paper when the House was prorogued in November 2003. It contained provisions to strengthen governance, accountability and transparency at Canada's major airports. In 2004-05, based on reactions of stakeholders and parliamentarians to the original bill, Transport Canada made revisions. The proposed new bill will maintain the original focus, however, it will be based more on principles and will address differences between large and small airports. The Minister intends to introduce new legislation in 2005-06.

Airport Rent Policy Review

A review of the rent policy for 21 airport authorities in the National Airports System (NAS) was launched in 2001 in response to the demands of airports and aviation communities and to the issues raised by the Auditor General in October 2000. The review was designed to assess whether the federal government's airport rent policy balances the interests of all stakeholders, including the air industry and Canadian taxpayers.

Based on the findings of the review, the Minister announced on May 5, 2005, that the Government of Canada is adopting a new rent policy for NAS airports. The new policy is

expected to result in close to \$8 billion in rent relief for airport authorities over the course of their existing leases and will address inequities in the system and among airports of similar size.

Airport Federal Space Review

Federal departments are required to occupy space at international and national airports for the purposes of processing incoming international passengers and for security programs. With a few exceptions, space and facilities have been traditionally provided to federal departments at no charge, as the programs are essential to public services. Since September 11, 2001, there has been a need to increase the federal presence at airports to fulfill the government's expanded safety and security roles. Transport Canada continues to facilitate discussion between departments and agencies on this issue. While progress has been slow, the department will continue to foster dialogue and work towards achieving a degree of consistency regarding accommodation practices.

Airport Lease Management

The health of Canada's air transportation industry relies heavily on the ongoing viability and efficiency of National Airports System (NAS) airports. Twenty-one airport authorities operate 22 of the 26 NAS airports. In its role as landlord of those airports, Transport Canada monitored all 21 airport authorities in 2004-05. Based on the lease monitoring activities carried out in 2004-05, airport authorities are complying, in all material respects, with the terms and conditions of their ground leases (e.g. safety, security, environment, provision of facilities, governance, insurance, rent, etc.).

Airport Risk Management

The insurance provisions of the ground leases were revised taking into account the overall risk management practices of the airport authorities. The airport authorities provided active support to the development of the necessary changes through the Canadian Airports Council. The ground lease changes provide the airport authorities with the opportunity for more flexible and cost-effective risk management, and airport authorities are able to better tailor their risk management plans and insurance to their needs.

Airports Capital Assistance Program

The Airports Capital Assistance Program assists eligible airports with the financing of capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. Between 2000-01 and 2004-05, 203 projects were funded; over 99 per cent of these projects were directly related to airside safety. These projects will result in overall operating savings at airports of over \$28.5 million and have extended the life of airport assets by an average of 17 years. No case of "urgent safety" went unfunded. The program has been renewed by Treasury Board for the period 2005-06 to 2009-10.

2.1.2.2 Surface

Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP)

SHIP – Highway Construction Component

To date, \$485 million has been committed under the *highway construction* component of SHIP to all provinces and territories. In 2004-05, the department invested \$180 million to fund over ten highway improvement projects such as twinning and upgrades to the Trans Canada Highway and the construction of interchange ramps and high speed connectors, in order to increase highway safety and eliminate congestion on the National Highway System. In September 2004, joint funding for three new projects was announced in Newfoundland and Labrador (\$2.1 million federal), Prince Edward Island (\$1.1 million federal) and British Columbia (\$0.9 million federal). These highway improvement projects will result in a safer and more efficient highway system for all Canadians. For further project specific details, please consult <http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm>.

SHIP – Border Crossing Transportation Initiative

To date, \$65 million has been allocated to border crossing improvement projects at Canada's busiest commercial border crossings. In 2004-05, the department invested \$15 million to fund 13 border improvement projects in Lacolle, Quebec; Windsor, Ontario; and the Lower Mainland, British Columbia. Projects include rehabilitation, wind break construction, installation of traffic signalization, construction of a dedicated NEXUS FAST lane, installation of an *Advanced Traveler Information System* to provide travelers and commercial carriers with delay information prior to their departure or en route to assist them in making travel decisions. On May 7, 2004, an announcement of \$5.6 million federal funding was made to build a 3 km international truck route in Sault, Ste. Marie that will connect with Highway 17 (Trans-Canada Highway), via the existing Second Line Road, and provide a more direct connection with the International Bridge and Interstate 75 in Michigan. In particular, under the auspices of the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership to address cross-border transportation needs in the Windsor-Detroit area for the next 30 years, the environmental assessment phase of the process was started in 2004-05. These projects will ease traffic congestion and will result in a safer and more efficient highway system for all Canadians. For further project specific details, please consult: <http://www.partnershipborderstudy.com/> and <http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2005/05-gc003e.htm>

SHIP – Transportation Planning / Modal Integration Initiative

In addition, Transport Canada has made \$5 million available for academic research studies or applied transportation initiatives that advance transportation planning and modal integration in urban areas and along transportation corridors. The department has funded several transportation planning modal integration studies in British Columbia, Ontario and Alberta related to rapid transit links and rail corridors. As well, a call for proposals issued in February 2004 was successfully completed with the announcement, in October 2004, of 17 winning projects that will receive federal funding (for a total of approximately \$2.2 million). By encouraging the

development of innovative approaches to transportation issues, these projects will increase the efficiency of the transportation system as a whole and improve its sustainability.

National Highway System (NHS)

At the September 2004 meeting of the Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety, following a “due diligence exercise” by Transport Canada, the NHS network was expanded by over 2,700 km, or 11 per cent, and now totals over 27,000 km. This was the first time since the NHS was defined in 1988 that all federal, provincial and territorial Ministers agreed to change the NHS.

At that meeting, Ministers adopted a resolution to form a task force to develop a two-tiered NHS for their consideration. The department has undertaken a considerable amount of work on this issue since September 2004, and the results of the NHS review will be presented to Ministers at their next meeting, currently planned for fall 2005.

Border Infrastructure Fund (BIF)

The \$600 million Fund helps to support initiatives in the *Smart Border Action Plan* signed by the Canadian and U.S. governments, by contributing to projects that reduce border congestion, improve the flow of goods and services and expand infrastructure capacity over the medium term. Although the funding resides with Infrastructure Canada, which has overall responsibility and accountability for this Fund, Transport Canada, as a partner in this horizontal initiative, is negotiating and implementing seven contribution agreements with funding recipients under a Memorandum of Understanding with Infrastructure Canada. As of March 31, 2005, sixteen border improvement projects had been announced for a total of \$430 million.

For details on project announcements, please consult
http://www.infrastructure.gc.ca/bif/publication/newsreleases/index_e.shtml.

Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF)

Through the \$4 billion CSIF, the Government of Canada works with provincial, territorial and municipal governments, as well as with the private sector, to meet strategic infrastructure needs throughout the country. Although the funding resides with Infrastructure Canada, which has overall responsibility and accountability for this Fund, the department, as a partner in this horizontal initiative, is negotiating and implementing 17 contribution agreements with funding recipients under a Memorandum of Understanding with Infrastructure Canada. As of March 31, 2005, 23 transportation projects had been announced for a total of \$2.5 billion. For details on project announcements, please consult
http://www.infrastructure.gc.ca/csif/publication/newsreleases/index_e.shtml.

All the project announcements are the first milestone towards the expected results, which include, for both BIF and CSIF, the reduction of traffic congestion supporting environmental objectives and more efficient and safe routes supporting economic growth and safety of Canadians.

Governance of Federal Bridges/International Crossings

Transport Canada continued to oversee the sound management of federally owned bridges. On March 24, 2005, following a previous proposal in 2003 that died on the order paper, amendments to the *Canada Transportation Act* were tabled again in Parliament as Bill C-44. The proposed amendments for international bridges and tunnels were expanded as a means of strengthening the federal government's oversight role for international crossings. In addition to giving the governor-in-council the authority to approve the construction or alteration of these structures, they provide the authority to develop regulations. The legislative framework would ensure that the structures are safe and secure, that they are being maintained so as to maximize their long term viability, and that they are being operated in a manner that will support the efficient flow of goods and people.

2.1.2.3 Marine

Port Divestiture

For the past decade, Transport Canada has been transferring the ownership and operation of its regional/local ports to port users and stakeholders. Divestiture contributes to transportation's role as an economic enabler. Local interests are able to operate and maintain the ports more economically than the Crown and are best placed to make decisions that benefit the community. To ensure that isolated communities have access to the transportation of people and goods, the department will continue to own and operate its remote ports unless there is an expressed interest in acquiring those sites.

As of March 31, 2005, Transport Canada had divested 459 of its original 549 ports (84 per cent), alleviating the financial cost of operating and maintaining the ports and ultimately saving Canadian taxpayers an estimated \$165 million that would otherwise have been spent on the ports. During 2004-05, the department contributed \$17.8 million to local interests from the Port Divestiture Fund to facilitate divestiture of the ports.

For further information on port divestiture, visit our website at <http://www.tc.gc.ca/programs/Ports/menu.htm>.

Great Lakes – St. Lawrence Seaway Study

Pursuant to a 2003 Memorandum of Cooperation between Transport Canada and the U.S. Department of Transportation, a joint Canada U.S. endeavour is underway to assess the infrastructure needs of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system and the implications of those needs in accordance with three key aspects: transportation policy and economics, navigation-related infrastructure engineering, and environmental factors. A number of studies have been initiated to evaluate the condition and reliability of the marine transportation infrastructure and to identify the factors and trends affecting the domestic and international marine transportation industries serving the Great Lakes Seaway system, including infrastructure considerations linked to shortsea shipping, optimization of waterway capacity, modal integration

and evolving transportation technologies. A series of stakeholder meetings were held in 2004 in Canadian and U.S. cities. The meetings provided a useful venue for an open discussion and sharing of information on the study's context, objectives and scope. The exchanges reinforced the importance of ensuring that both public and private interests are adequately heard and fully considered.

St. Lawrence Seaway Disposal of Surplus Land

In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to divest 177 seaway properties that are no longer required for the operation of the St. Lawrence Seaway. As of March 31, 2005, 127 of these properties had been divested or withdrawn from the Sales Agreement. The department is proceeding to action the remaining 50 properties with a view to either divesting or withdrawing them from the sales agreement. The sale of these properties will allow the Government of Canada to save Canadian taxpayers money that would otherwise have been spent to operate and maintain these lands.

Marine Navigational Services Study

In partnership with Fisheries and Oceans Canada and industry, Transport Canada is committed to evaluating alternative methods of delivering marine navigational services (MNS) in Canada. Phase I of the study described the current MNS system and methods of delivering MNS in selected other countries. Although Phase II of the study, which was to consider the design and evaluation of possible policy alternatives, was delayed due to the creation of a Special Operating Agency for the Canadian Coast Guard, discussions with users of marine navigation services were ongoing.

2.1.3 Skills and R&D Supporting Innovation

Transport Canada has undertaken a range of actions on the innovation and skills front with a view to making the transportation sector stronger, more resilient, adaptable and responsive to support the Canadian economy in a highly competitive global environment.

Science and Technology (S&T) / Research and Development (R&D)

A departmental strategic plan for S&T/R&D and innovation was drafted in collaboration with departmental stakeholders and with the involvement of the transportation and non-transportation sector. The strategic plan is currently in the consultation phase.

R&D conducted through the Transportation Development Centre (TDC), Transport Canada's centre of excellence for multi-modal transportation R&D, supports the department's strategic priorities of developing advanced safety and security technologies, enhancing inter-modal integration, better managing congestion, improving system data monitoring, protecting the environment, achieving a sustainable transportation system, enhancing human performance, and improving accessibility. Results of TDC's research are made publicly available on the Internet at: <http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm>. Approximately 50 technical reports were released in 2004-05.

Major work in 2004-05 included the establishment of the Railway Ground Hazard Research Program, a five-year, \$2 million initiative developed in collaboration with Canadian railways, federal agencies, universities, and other stakeholders to predict and mitigate damage from natural hazards such as washouts, avalanches and rock falls. The Joint Winter Runway Friction Measurement Program, which involves more than 30 industry and government agencies from 12 countries, culminated in an international meeting in Montreal in November 2004 that drew leading experts from around the world to discuss the research results. The work is aimed at developing an international index of runway friction to allow pilots to better predict landing distances in winter conditions.

Intelligent Transportation Systems (ITS)

ITS refers to the integrated application of information processing, communications and sensor technologies to transportation infrastructure and operations that support the efficiency, safety, security, and sustainability of the transportation system. Under SHIP, \$30 million is dedicated to ITS and, to date, some \$17 million has been spent or committed. Significant progress has been made under the ITS Strategic Plan over the past year:

- A call for proposals for deployment and integration has been concluded, with 25 projects selected to receive co-funding.
- Five deployment projects were completed including video traffic management systems, dynamic message signs and transit technologies.
- Five research and development projects were completed, including development of advanced transponder applications for commercial vehicle movements and an analysis of technical requirements for a national network of traveller information systems.
- Transport Canada has concluded and announced contribution agreements with several provinces, including five agreements for general deployment, four agreements for Road Weather Information Systems, and three agreements for R&D projects.

For more information about ITS visit: <http://www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm> .

Skills Development

Acting as a catalyst between government, industry, academia and other domestic and international stakeholders, Transport Canada hosted three discussion tables in Ottawa, Calgary and Halifax in 2004-05 to identify and seek ways to address top skills development challenges. Guests from across the sector were invited to make presentations and to share their perspectives regarding the top skills issues facing their particular segment of the industry. The discussion tables followed a very successful Transport Skills Symposium held in December 2003, and have built momentum for a National Transportation Skills Forum held in June 2005. The department also supported initiatives in 2004-05, undertaken by the National Aboriginal Achievement Foundation (NAAF) and the Western Transportation Advisory Council (WESTAC), to promote interest in and awareness of transportation careers among Canadian youth. Both of these tools will be fully rolled out later in 2005, and initial results will be available thereafter.

2.2 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

Ultimate Result

Safe and secure transportation system for the protection of life, health, environment and property.

Resource allocation to this strategic outcome for 2004-05 (\$ thousands):

Planned spending	Total Authorities	Actual
\$1,015,816	\$981,077	\$951,336

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of corporate overhead.

Transport Canada promotes the safety and security of Canada's transportation system consisting of the air, marine, rail, and road modes of transportation. A safe and secure system protects Canadians from accidents and deliberate harm, and is essential for a healthy population, a high quality of life and a robust economy.

Rule-making, oversight, policy development and outreach activities are carried out in support of safety and security objectives. Through its policy development and rulemaking efforts for all the modes of transportation, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies. Oversight activities include issuing licences, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. In particular, the department has inspectors who continuously monitor the system to make sure the rules are being followed. Outreach activities make the public and industry aware of the rules and involve promotion, education and increased awareness of safety and security issues.

In addition to safety, Transport Canada plays a lead role in the security of the travelling public through activities such as establishing security rules for marine facilities and for the screening of air passengers and their baggage, responding to security incidents and threats.

2.2.1 An Improving Safety Record

Transport Canada is committed to providing the best transportation system for Canada and Canadians. A continuously improving safety record through 2004-05 is helping make that vision a reality. The safety and security improvements under this strategic outcome are resulting from efforts and resources put into various programs and initiatives, as listed in the summary table in Section I, such as: the Civil Aviation Flight 2005, the Road Safety Vision 2010, the Rail Safety, the Marine Safety – The Next Wave, the Transportation of Dangerous Goods 2010 and the Transportation Security.

In air transportation, the five-year average of accidents and fatal accidents has been reduced by 27.6 per cent and 37.8 per cent respectively, exceeding the department's goals of a 25 per cent reduction. Public confidence has increased, with over two-thirds of Canadians (70 per cent) feeling *highly confident* in flight safety in Canada, up ten percentage points from 2002. For more information on the department's aviation safety strategies, visit <http://www.tc.gc.ca/civilaviation/menu.htm>.

One of the key commitments in the *Marine Safety Strategic Plan 2003-2010* is to achieve safety targets by 2010 based on a five-year average (1998-2002) for Canadian and foreign flag vessels. These safety targets are focused on the number of fatalities, injuries, and the Canadian and foreign flag commercial accident rates. The target for 2010 is a 20 per cent reduction in the number of marine fatalities, and the 2004 figures indicate that 85.8 per cent of this target has been achieved. For more information on the plan and safety targets, visit <http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/tp/tp13111/menu.htm>.

Road fatalities and serious injuries remain a major safety issue for Canada. Each year about 2,800 people are killed and 17,000 seriously injured as a result of more than 625,000 vehicle collisions on Canadian roads. This equates to approximately 8 deaths and 45 serious injuries every day with the estimated societal costs ranging as high as \$25 billion annually. Despite these horrific numbers, in 2003, fatalities were down 7 per cent and serious injuries were down 3 per cent compared to the 1996-2001 baseline, indicating progress toward the Road Safety Vision 2010 goal of an overall quantitative national target of 30 per cent decrease in fatalities and serious injuries by 2010. These reductions can be attributed in part to improved vehicle safety, reductions in impaired driving, and increases in occupant restraint use, rural road safety and intersection safety.

In rail safety, crossing accidents decreased five per cent in 2004, and remained below the five-year average. Fatalities relating to crossing accidents also decreased slightly from 28 in 2003 to 25 in 2004. Trespasser accidents, however, increased 52 per cent and the fatalities relating to trespassing accidents increased to 67 fatalities in 2004 from 45 in 2003.

The *Transportation of Dangerous Goods 2010* strategy aims to have all dangerous goods shipments arriving at their destination without incident caused by the dangerous good. There are more than 30 million shipments involving dangerous goods in Canada annually. In 2004, there were 379 incidents involving shipments of dangerous goods, though none of these were caused by the dangerous good itself. There was one fatality resulting from dangerous goods released as a result of a transport accident.

2.2.2 Legislative and Regulatory Reform

The government's October 2004 Speech from the Throne committed to "smart government" to make it easier for businesses to do business in Canada while accomplishing public policy objectives efficiently and in a transparent manner. Transport Canada has played a key role in the government's commitment to regulating smarter. A number of initiatives are underway or completed that shift emphasis from previous prescriptive approaches to a more performance-based system that engages industry in achieving safety and security outcomes through greater flexibility and innovation. Smart regulation is an ongoing initiative that will continually be improving regulations, better managing the regulatory process, and recognising the shared responsibility of governments, citizens and industry in making the system more effective.

Transport Canada is committed to establishing Safety Management System regulations for aviation organizations. These regulations consist of safety goals, performance targets, risk

assessments, responsibilities and authorities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes. Rather than telling aviation organizations how to do it, this smarter way of regulating tells them what needs to be achieved so they can determine how based on their in-depth knowledge of their own operations. For 2004-05, Transport Canada committed to implement regulatory changes for aviation Safety Management Systems (SMS). The first set of amendments to the Canadian Aviation Regulations that require air operators to implement safety management systems in their organizations came into effect on May 31, 2005, and were published in the *Canada Gazette*, Part II on June 15, 2005. For more information on SMS in Civil Aviation, please visit: <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/menu.htm>.

As well, a bill to amend the *Aeronautics Act* to address fatigue management, liability insurance, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools was completed and will be introduced in the first session of the 38th Parliament. Transport Canada also committed to provide industry with flexibility for innovation in aviation services provided solely to private businesses. As a result, industry has been given flexibility to develop a safety system suited to its individual operations while not compromising safety. This was made possible through a regulatory approach of performance-based rules linked to a safety management system. These regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I in March of 2005.

On the rail safety side, the *Railway Safety Management System (RSMS) Regulations* came into force on March 31, 2001. They require all federally regulated railway companies to document, implement and maintain a RSMS with mandatory components as outlined in the regulations.

During 2004-05, RSMS audits of over twenty companies have shown that railways have moved to adopt formalized safety management practices into corporate level decision-making. While this represents a significant step towards enhancing a safety culture, the audits have also shown that improvements are necessary to integrate the SMS approach within all operating levels. For more information on rail safety RSMS, visit http://www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations.htm.

To augment the rigorous security standards already in place, Transport Canada introduced new security legislation and regulations, such as:

- the *Public Safety Act*, which enhances aviation security by improving Canada's capacity to prevent terrorist attacks, protect citizens and respond quickly should a threat be identified;
- the new Marine Transportation Security Regulations, which apply to vessels, ports and marine facilities;
- an amendment to the Canadian Air Transport Security Authority Aerodrome Designation Regulations to extend security screening by CATSA to Mont-Tremblant International Airport in Quebec and Red Deer Regional Airport in Alberta, and to open up new economic development opportunities; and
- enhancements to aviation security training requirements for crewmembers, to identify and address potential threats to civil aviation, including hijackings and bomb threats, and outline processes concerning the presence of aircraft protective officers.

In Road Safety, the department has continued to move forward on a range of new vehicle safety requirements, through regulatory initiatives, concerning anti-theft devices, hours of service regulations and safety ratings for motor carriers, as well as voluntary memoranda of understanding concerning seat belts fit and on-board telematics devices.

Transport Canada has also worked to harmonize safety standards including safety practices with those in the national and international community. This has not only enhanced our ability to improve safety and security but also responds to efficiency requirements in a global economy. For example, railway tank cars transporting liquefied gases built before 1989 with specific design characteristics experienced a significant number of accidents in winter conditions where product was released through cracks in the tank cars. Transport Canada and the Federal Railroad Administration worked together to address this safety concern. Industry had to either remove these tank cars from service or perform inspections, repairs and design modifications. As a result, approximately 1,000 of these tank cars have been removed from service.

In the area of motor vehicle safety, the department is leading the development of several global technical regulations under the *U.N. Global Agreement Concerning The Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which Can Be Fitted and or Be Used on Wheeled Vehicles*. The goal of this effort is to promote, negotiate and develop global technical regulations regarding safety aspect of the construction of motor vehicles that are consistent with Canada's needs. The specific global technical regulations being led by the department deal with light and light-signaling devices, controls and displays, and motorcycle brakes. In addition, the department has contributed to the development of the first global technical regulation on door locks and is actively contributing to the development of several others.

Finally, a fundamental aspect of regulatory reform is consultation with the people and organizations that are directly affected by regulation, as well as with other governments, parliamentarians, the general public, and international stakeholders. In 2004-05, the focus of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* review was to collect and analyze information aimed at identifying potential safety enhancements to the act as well as emerging security issues. Public consultations were conducted across the country. Analysis of the issues, alternatives and solutions continues. More information on the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* can be found at <http://www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm>.

The *Canada Shipping Act, (CSA)* is the principal piece of legislation governing personal safety and environmental protection in Canada's marine sector, and applies to Canadian vessels operating anywhere and to foreign vessels operating in Canadian waters. In 2004, responsibility for CSA legislative regulatory responsibilities relating to pleasure craft safety, marine navigation services, pollution prevention and response, and navigable waters was transferred from Fisheries and Oceans Canada to Transport Canada. CSA regulations will be modernized in a phased approach, and as part of the first phase Transport Canada conducted cross-country public consultations throughout 2004 and early 2005 contributing to increased stakeholder awareness of the changes to come. These streamlined regulations will come into force once this first phase is complete, and will modernize marine safety for years to come. To help ensure that Transport Canada's own marine safety inspectors remain knowledgeable of the rules, regulations and the

acts that effect marine safety amidst a changing regulatory environment, the National Training Program (NTP) initiated the planning phase to develop the necessary training modules to ensure that marine inspectors will be familiar with the changes that will come as a result of the *Canada Shipping Act 2001* coming into force. For more information on the CSA 2001 Regulatory Reform Project, visit <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/rsqa/CSA2001RegRefSite/menu.htm>.

2.2.3 Transportation Security

2.2.3.1 National Security Policy

Transportation security remains a key priority for Transport Canada. One of the Government of Canada's major accomplishments in 2004-05 was the announcement of its first National Security Policy, which provides a more focused and integrated approach to national security, including transportation security. Transport Canada's key security achievements in 2004-05 included launching the development of a Transportation Security Strategy and producing comprehensive threat assessments for the intelligence community through the Integrated Threat Assessment Centre (ITAC).

Transport Canada continued to implement the transportation-related aspects of the Smart Border Declaration and its companion 30-point action plan to improve the security of shared border services, assure the flow of people and goods, and protect the critical transportation infrastructure. Along with other government departments, Transport Canada also participated in the development of national emergency plans for emergency response during various emergencies for example pandemic influenza, Federal Nuclear Emergency Plan.

2.2.3.2 Aviation Security

Transportation by air brings Canadians together and links Canada to the world. As a result, aviation security continues to be a priority for Transport Canada. In 2004-2005, significant progress was made to further enhance security through a number of initiatives:

- Man Portable Air Defence Systems (MANPADS): vulnerability assessments were conducted at major airports, with initial assistance from the U.S. Transportation Security Administration;
- The Secure and Facilitated Travel Initiative (SAFTI): Canada and other G8 members evaluated vulnerability assessment methodologies to ensure the safe and efficient movement of passengers and cargo, which would benefit international commerce while enhancing security;
- The ICAO's Universal Security Audit Programme (USAP): Transport Canada co-chairs this initiative and because of its recognized expertise, has trained inspectors worldwide to work on inspection teams;
- Participation and chairing of the ICAO Aviation Security Panel and the 15th meeting of the Ad Hoc Group of Specialists for Detection of Explosives, to enhance explosives detection capabilities and align Canadian and international standards;

- In January 2005, Transport Canada participated in and chaired a trilateral working group improving cooperation between Canada, the United States and Mexico, and progressing towards the harmonizing aviation security policies and regulations;
- Continued cooperation with the U.S. Departments of Homeland Security and Transportation to jointly manage aviation security issues and align regulatory requirements, and continued participation in the Counter-Terrorism Bilateral Agreement;
- Participation in research and development activities under the federal government's counter-terrorism research initiative;
- Information and awareness campaigns to raise the awareness of airport employees and air carriers on air cargo security and airport screening in cooperation with CATSA, the Canadian Airports Council, the Air Transport Association of Canada, and NAV Canada; and
- In cooperation with industry, Transport Canada also began work to integrate and better coordinate cargo security training and awareness activities in Canada by promoting national and international partnerships with other cargo security-related organizations.

Legislative and regulatory enhancements, international initiatives, and research and development activities have all led to increasing public confidence in aviation safety and security. Research conducted on behalf of the department concluded that:

- a majority of Canadians (61 per cent) rated the safety and security of the air mode of transportation as "high";
- the percentage of Canadians who agree that there are sufficient security procedures in place to protect air travellers increased by 5 percentage points from 2002 up to 71 per cent, and recent polling suggests that this percentage has further increased to 76 per cent;
- the majority of Canadians (77 per cent) have a moderate and high confidence in the federal government's ability to prevent terrorist attacks against Canada's airports.

2.2.3.3 Marine Security

Canada's marine sector is a critical component of the national transportation system as it supports a vital trade gateway, connecting Canada to the world. During 2004-05 Transport Canada enhancements to marine security included:

- improving security to ports and port facilities with surveillance equipment and dockside access control equipment by successfully implementing the International Maritime Organization's International Ship and Port Security (ISPS) Code in Canada;
- establishing bilateral agreements and working with international partners, such as the U.S. and the IMO, to ensure close and effective cooperation in security to the long waterside borders between Canada and the U.S.;
- providing \$23.6 million in funding under the Marine Security Contribution Program to 69 ports and marine facilities across Canada, which assisted these facilities in making security enhancements associated with the International Maritime Organization's (IMO) International Ship and Port Security (ISPS) Code; and
- conducting consultations on the Marine Security Clearance Program, which are designed to prevent unlawful acts of interference with the marine transportation system.

2.2.3.4 Other Security Initiatives

In early 2004, Transport Canada began a comprehensive review of rail security and its self-regulatory regime in collaboration with the Railway Association of Canada and other stakeholders. This review grew in importance given the March 2004 train bombings in Madrid, Spain. Transport Canada organized nationwide teleconferences with federal railway security officials and major mass transit systems, promoting best practices and sharing learning experiences.

As well, Transport Canada, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, and the Canada Border Services Agency began collaborating with the provincial governments of Quebec and Nova Scotia, and other Canadian and U.S. stakeholders to develop the Canada-U.S. Cargo Security Project. Although it is too early to measure, the objective of this project is to track the cargo container movement and detect any security breaches in the transportation system.

Under the National Critical Infrastructure Assurance Program, led by Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Transport Canada worked with New Brunswick in a federal-provincial sponsorship program to develop a Critical Infrastructure Assurance Program which could be used by other provinces and territories, by providing input to threat, risk and vulnerability assessments on various infrastructure.

To enhance emergency response, Transport Canada continued to implement the *Chemical, Biological, Radiological and Nuclear (CBRN) Response Project* for the transportation of dangerous goods. The objective of this project is to secure access to trained industrial emergency response teams that are capable of helping first responders handle dangerous goods used as CBRN agents in terrorism situations in Canada. In 2004-05, Transport Canada increased awareness through organized sessions for industry responders in Halifax, Toronto, Edmonton, Montreal and Vancouver.

2.2.4 Other Programs and Initiatives

Whether it be through policy, research and development, or innovative approaches to regulatory oversight, Transport Canada continued in 2004-05 to provide services to Canadians that improved safety and security in the transportation system.

Direction 2006 is a targeted partnership program focussed on reducing railway crossing collisions and trespasser accidents. In 2004-05, the focus was placed on outreach initiatives to communities to get them involved in long-term solutions to change behaviour with respect to trespassing. In Windsor, Ontario, a community with a high number of trespassing incidents, one such initiative took place. It involved community officials, the media, police, businesses, the general public and railway companies. The results of this initiative included significant reductions in trespassing and increased awareness within the community, the city of Windsor allocated in its annual budget a sum of money targeted at trespassing reduction.

The *Emergency Response Guidebook* is published by the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC). CANUTEC assists personnel in handling dangerous goods emergencies 24 hours a day, seven days a week. This guidebook is updated every four years, and in 2004-05 it was distributed to fire and police departments, and ambulance services. With one book provided for each response vehicle, more than 2 million copies have been distributed throughout North America. The guidebook is also available to other countries and has been translated into 17 languages.

Transport Canada also led a concentrated inspection campaign on bulk carriers in Marine Safety. Through an international task force, a new inspection regime was developed that included targeting criteria for ships and areas for inspection. As well, an international conference on Port State control took place in November of 2004 in Vancouver, marking the second time that Canada brought together member countries of the Paris and Tokyo Memorandum of Understandings (MOUs) and MOU observer states and organizations. The Paris and Tokyo MOU members and observers signed a Ministerial Declaration that detailed new measures to be implemented by administrations in their continuing efforts to eliminate sub-standard ships worldwide. The declaration focused on the development and implementation of standards to promote a wider safety and security culture throughout the entire maritime industry, to protect the global marine environment and to safeguard crews with respect to their living and working conditions on board ships.

To improve road safety, research to establish a sound scientific basis for decision making remains key. Ground breaking crashworthiness work, aimed at reducing deaths and injuries in frontal and side collisions was done as part of Canada's contribution to international harmonized research activities. Transport Canada also continues to play a leading role in other research initiatives, including work on young drivers, impaired driving, speed management, driver distraction, road infrastructure, and achieving ambitious national road safety targets.

2.3 Protect the physical environment

Ultimate Results

- Environmentally sustainable transportation system for all Canadians.
- Reduction of greenhouse gas emissions (GHG) and pollution from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities

Resource allocation to this strategic outcome for 2004-05 (\$ thousands):

Planned spending	Total Authorities	Actual
\$55,888	\$55,882	\$35,391

Note: The spending by Strategic Outcome includes a reallocation of corporate overhead.

Transportation contributes to the health, well-being and quality of life of all Canadians. Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system for Canada - one that is safe, secure, efficient, and environmentally friendly. Sustainable transportation calls for ensuring that the environment is taken into account along with economic and social considerations in transportation decision-making and program implementation processes. As population, economy and trade flows grow, so does the demand for transportation. The pressures of globalization and trade are putting more and more strain on our transportation systems. Environmental impacts from transportation activities include air, water and noise pollution, GHG emissions, and the loss of agricultural land and wildlife habitat.

Indicators of our progress...

- Between 1990 and 2003, the average fuel efficiency in litres/100km improved by 7% for cars, roughly 5% for light trucks, and by 9% for heavy-duty trucks. Locomotives also experienced dramatic improvements in fuel use (between 35% and 39%) while passenger aircraft fuel efficiency improved by 13%.
- Between 1990 and 2003, GHG intensity levels (gms/tonne-km) for heavy-duty trucks declined by 21%, both domestic marine and rail had impressive improvements in GHG intensity (23% and 35% respectively), while aircraft GHG emissions per tonne-km increased by close to 20%.
- Overall, GHG emissions from on-road gasoline vehicles increased by roughly 16.7 megatonnes (Mt) or 21% between 1990 and 2003. The emissions intensity (emissions per level of activity) did, however, decline over the same period, indicating some improvement. In comparison, domestic aviation and marine emissions increased modestly by 0.8 Mt and 1.1 Mt respectively (13% and 22% respectively) while rail emissions declined by 1 Mt or 14%.

continued...

Indicators of our progress... (continued)

- In the ten years after 1990, criteria air contaminant emissions from each light duty vehicle have, on average, been dramatically reduced. Emissions, per vehicle, of fine particulate matter have dropped by roughly 38%. Nitrogen Oxides (NOx) emissions by 49%, Volatile Organic Compounds (VOCs) emissions by 50%, and Sulphur Oxides (SOx) emissions by 1%.
- In 2000, heavy-duty trucks emitted roughly 82% fewer emissions of fine particulate matter per tonne-km, 56% less NOx emissions, 91% fewer SOx emissions and 81% less VOC emissions. Significant reductions in air pollutants were also evident in the rail and aviation sectors. The marine sector also reduced its air pollutant emissions per tonne-km, with a notable 33% reduction of VOC emissions in the domestic marine sector.
- In 2003-04, Transport Canada reduced its GHG emissions from internal operations by 10%.
- Of Transport Canada's 556 sites listed in its contaminated sites inventory, 231 sites have undergone remediation or risk management. A further 63 sites are currently being remediated while no action is required on 60 sites.

Transport Canada's 2004-05 Report on Plans and Priorities outlined key priority areas for the department to focus its efforts in protecting the physical environment. The following section provides highlights of Transport Canada's progress in these areas.

2.3.1 2004-2006 Sustainable Development Strategy

Transport Canada's third Sustainable Development Strategy was tabled in Parliament on February 16, 2004. This strategy outlines the department's vision of sustainable development and its action plan for promoting a more sustainable transportation system in Canada. It defines seven challenges and 32 specific commitments for 2004-2006. To date, over 85 per cent of the 173 targets in the strategy are complete or ongoing. Please see table 13 for additional information on Transport Canada's Sustainable Development Strategy. For more information, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm>.

2.3.2 Climate Change Initiatives

Climate Change Plan

In April 2005, the Government of Canada released *Project Green: Moving Forward on Climate Change: Honouring our Kyoto Commitment*. The 2005 Climate Change Plan builds on measures in the *Climate Change Plan for Canada 2002* and sets targets and explains how new funds will work to reduce Canada's greenhouse gas emissions by 270 Mt by 2012.

Four programs for which Transport Canada was allocated some \$60 million (Urban Transportation Showcase Program, Freight Efficiency and Technology Initiative, Freight Efficiency Program, and Advanced Technology Program) are subject to review by Treasury Board, along with some \$1 million in funding that Transport Canada receives to provide support for programs led by other departments (i.e. the One-Tonne Challenge and the Climate Change Impacts and Adaptation Program). During 2004-05, Transport Canada developed new measures focused on such areas as urban transportation, modal integration and efficiency, and economic instruments.

For more information, please visit

<http://www.climatechange.gc.ca/english/newsroom/2005/plan05.asp>

One-Tonne Challenge

The One-Tonne Challenge (OTC) is a climate change initiative that calls on all Canadians to reduce their personal GHG emissions by one tonne. Transport Canada has provided expert advice on transportation issues to help the lead departments, Environment Canada and Natural Resources Canada, design and implement the One-Tonne Challenge marketing campaign. As well, Transport Canada has developed content for communications and web-based products, and played a significant role in securing strategic partnerships with private stakeholders active in the transportation sector. In 2004-05, OTC welcomed almost 100,000 visitors at travelling exhibits, home shows, car shows and local events. A marketing survey showed that unaided recall of TV ads was 27 per cent, surpassing the industry standard of 20 per cent. The department has also developed and implemented an innovative internal communications plan to raise awareness of the One-Tonne Challenge among its employees. For more information, please visit <http://www.climatechange.gc.ca/onetonne/english/index.asp?pid=171>

Impacts and Adaptation

Transport Canada continues to work to better understand the transportation system's vulnerabilities to climate change and to develop effective strategies to respond to negative impacts. During 2004-05, the department participated in the federal working group tasked with developing an effective policy framework with respect to climate change impacts and adaptation. The work of this group is reflected in the 2005 Climate Change Plan.

To further enhance the networking capacity to exchange information, Transport Canada has successfully launched an electronic information update. The department participates in ongoing transportation related research and collaborates with professional associations. In addition, through the Climate Change Impacts and Adaptation Program, eleven studies examining the impacts of climate change on transportation are nearing completion. For more information, please visit http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/home_e.asp

Climate Change Programs

Freight Efficiency Program (FEP)

The Freight Efficiency Program (FEP) is an \$11 million program that will provide financial incentives for the purchase and installation of energy efficiency enhancing equipment in the air, marine and rail modes; and education and awareness to support improved decision-making by shippers. The program has three main activities: Freight Incentives Program, Marine Shore Power Pilots, and the Freight Shipper Awareness Initiative. Under the Freight Incentives Program, four projects have been approved for a total of \$1.5 million for the purchase of a hybrid switching locomotive, top-of-rail friction modification systems and QES III excitation and autostart systems. In fall 2004, the contract for the Marine Shore Power Feasibility Study was awarded to help identify suitable locations for marine shore power across Canada. Finally, the development of the Freight Shipper Awareness Initiative is underway and key program partnerships have been established. For more information, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/Freight/FEP/menu.htm>.

Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI)

The Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) is designed to reduce the growth of GHG emissions from the freight sector. Under the Freight Sustainability Demonstration Program, eight projects were selected for funding for a total of \$1.3 million. This brings the Program to a total of 30 selected projects for a total of \$3.2 million. The Program and demonstration results (e.g. GHG reductions, fuel savings, new or underutilized technologies) were promoted at key events.

One company has demonstrated a software application to facilitate the use of tidal currents to reduce fuel consumption. It has been estimated that the use of this software will result in savings in fuel consumption and GHG emissions by 16 per cent. In another case, an airline is implementing a series of fuel saving measures that are expected to result in a reduction in its annual fuel consumption by 3 to 8 per cent, which translates to savings of between \$6 and \$8 million annually.

Through the FETI, Transport Canada has successfully negotiated a Memorandum of Understanding (MOU) with the Air Transport Association of Canada, which includes a GHG reduction goal. Similarly, a draft MOU with the Railway Association of Canada has been prepared and negotiations are well underway. In addition, a Marine Fuel Efficiency and Emissions Conference, held in January 2005, has created momentum towards negotiation of an MOU on GHG reductions with the marine industry. Transport Canada also sponsored workshops including the Western Transportation Advisory Council's "Walking the talk" and a marine pollution abatement workshop, to build capacity in the freight industry modes for improved fuel efficiency. For more information, please visit: <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/Freight/FETI/menu.htm>.

Urban Transportation Showcase Program (UTSP)

The Urban Transportation Showcase Program is a \$40 million initiative to demonstrate and evaluate the impacts of integrated strategies to reduce GHG emissions from urban transportation. In 2004, showcase demonstrations in five city regions (Halifax, Waterloo, Greater Toronto and Hamilton, Vancouver, and Whitehorse) were launched and the Program's Information Network held 12 learning events. Two awards programs were supported: the Transportation Association of Canada's Sustainable Urban Transportation Award and the Federation of Canadian Municipalities' Sustainable Transportation Award. The recipients were the Regional Municipality of Waterloo for its "You can clear the air" Grade Three Curriculum Supplement and Translink for its U-Pass Program. Twenty-five sustainable urban transportation case studies were developed and posted on the program website. For more information on the program's showcases and information network, please visit <http://tcinfo/programs/Environment/UrbanTransportation/menu.htm>.

Moving On Sustainable Transportation (MOST)

The Moving On Sustainable Transportation program is a key departmental initiative for supporting innovative, community-based sustainable transportation projects to facilitate a transition to a more sustainable transportation system. In 2004, Transport Canada announced funding for 17 projects. These projects resulted in a variety of benefits including comprehensive community sustainability planning, enhanced access to safe and sustainable modes of transportation, research and information to help improve knowledge and decision-making capabilities, and reduced emissions. Between 2002 and 2005, forty-eight projects with contributions totalling approximately \$1.7 million have been funded. To learn more about the program, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm>.

Advanced Technology Vehicles Program (ATVP)

The ATVP, which forms part of the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative, supports the achievement of a 5.3 MT voluntary light-duty vehicle GHG emissions improvement target for model year 2010. The goal of this program is to encourage the supply of advanced technology vehicles in Canada and consumer demand for these vehicles and determine viability of emerging and future technologies. As of March 2005, the ATVP has purchased 126 vehicles from around the world incorporating various advanced technologies. Fifty-six of these vehicles have been evaluated for on-road usability with a total of 647 track tests and 275 formal laboratory tests completed. One hundred forty-five ATVP events and promotional activities were organized, reaching an estimated audience of over 7 million Canadians. For information about this program or upcoming events, please visit <http://www.tc.gc.ca/programs/environment/atvpgm/menu.htm>.

2.3.3 Environmental Programs

Contaminated Sites

Transport Canada continues to undertake work as detailed in its Contaminated Sites Management Plan in support of the department's commitment to manage its sites in a responsible manner. During 2004-05, Transport Canada spent \$27.3 million on the assessment and remediation risk management of contaminated sites. This included \$7.6 million from the Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan (FCSAP). FCSAP funding was provided for two remediation and 10 assessment projects. Of Transport Canada's 556 sites listed in its contaminated sites inventory, 231 sites have undergone remediation or risk management. A further 63 sites are currently being remediated while no action is required on 60 sites. For more information on Transport Canada's Contaminated Sites Management Plan, please visit http://www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites_menu.htm.

Strategic Environmental Assessment (SEA)

As of March 31, 2005, 12 SEA training sessions were held and 168 Transport Canada policy and program officers, in headquarters and regions, have received SEA training. Transport Canada created a new Director General/Regional Director sign-off requirements on all preliminary scans and detailed analyses and worked towards improving the SEA tracking system, delivering a presentation to other departments on the Transport Canada SEA process, and revising the SEA manual that is now available to all Transport Canada employees through the department's intranet site. These efforts are expected to promote full compliance with the department's SEA policy and the SEA Cabinet directive and will help to ensure that environmental effects are reflected within proposals on the same level as economic and social considerations early in the decision-making process. Transport Canada's achievements and leadership in implementing SEA were acknowledged in the October 2004 report of the Commissioner of Environment and Sustainable Development. For more information, please visit http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c2004menu_e.html.

Clean Air Initiatives

In 2004-05 Transport Canada received funding from Environment Canada for its component of the Border Air Quality Strategy commitments on Clean Air. There are a variety of measures that are being explored to reduce air emissions from locomotives, marine vessels, aircraft, and at airports within an international context. Transport Canada worked with the International Civil Aviation Organization to promote the circular *Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions* at two successful conferences and seminars and continues to look for future opportunities to encourage use of this important guidance document. In 2004, the department joined the Federal Aviation Administration and the National Aeronautics and Space Administration as a sponsor of the Center of Excellence for Aircraft Noise and Aviation Emissions Mitigation and is benefiting from ongoing access to international research on aviation and emissions that will bring about a more sustainable aviation sector.

2.3.4 Full Costs of Transportation Project

Transport Canada has undertaken a three-year project, started in 2003, to investigate the full costs of transportation, i.e., all costs resulting from transportation networks; commercial transportation services; private transport activities, including the direct financial costs of their provision; and also the social costs of their impacts on health and the environment and personal time losses in congestion. The department is collaborating with provincial and territorial governments and consulting with industry and other stakeholders. A Full Cost Accounting Task Force has been set up under the auspices of the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety.

Determination of the investigation's objectives, methodology, work plan and resource requirements took place early in 2004. The prime objectives included comparisons of full costs among alternative modes of transport, and consideration of the implications of alternative means of meeting the costs, including their full reflection in users' prices. The immediate output from the work will be a series of reports of the findings, including estimates of the costs. The subsequent uses of the recommendations will be in quantitative analyses not only by Transport Canada but also by governments at all levels and other stakeholders of the costs and benefits of proposed policies, programs, infrastructure investments or regulations, and in retrospective evaluations of such actions.

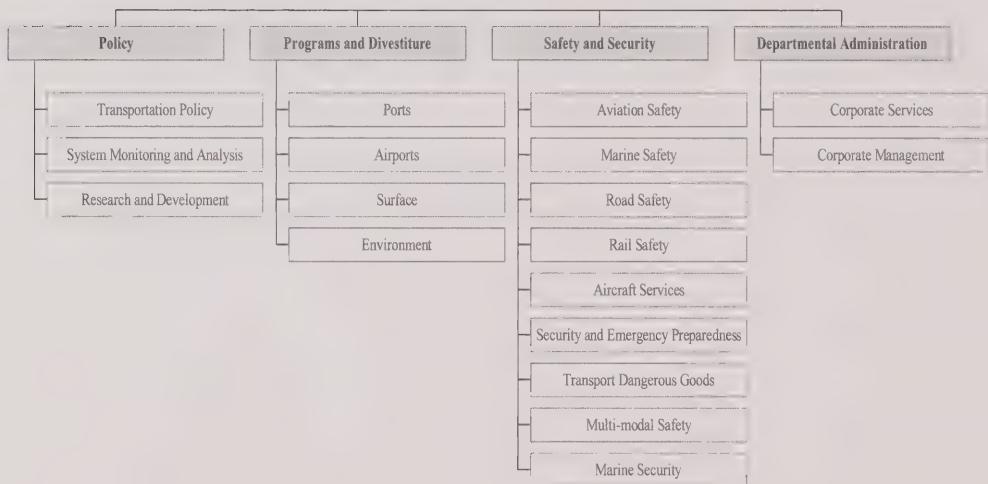
SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

3.1 Organizational Information

At Transport Canada headquarters, five Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, Corporate Services, one Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security and one Special Advisor to the Deputy Minister — report to the Deputy Minister, in addition to Corporate Management comprising the Communications Group and General Counsel. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister. Each of these organizational heads is accountable for the management of his/her organization and for the delivery of results as set out in national planning documents.

Transport Canada is divided into four business lines, each of which comprises two or more service lines (see following chart). The business lines reflect the department's programs and services and do not mirror the organizational lines exactly. That is to say, the Assistant Deputy Minister, Corporate Services, falls under the Departmental Administration business line, as do the Communications Group and General Counsel. In addition, the four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrates on shared strategies and results. The business/service line structure is the forum for setting national programs, policies and standards and providing functional leadership to the regional offices.

Transport Canada Business Lines and Service Lines



3.2 Financial Tables

Table 1: Comparison of Planned to Actual Spending (incl. FTE)

(\$ thousands)	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Policy	404,589	485,422	452,796	395,960	430,233	410,210
Programs and Divestiture	69,284	125,525	234,337	297,774	271,822	205,156
Safety and Security	627,987	723,477	837,400	927,430	892,798	872,851
Departmental Administration	150,692	116,360	122,680	134,977	134,815	119,976
Total	1,252,552	1,450,784	1,647,213	1,756,141	1,729,668	1,608,192

Total	1,252,552	1,450,784	1,647,213	1,756,141	1,729,668	1,608,192
Less: Non-Respendable revenue	(68,789)	(68,100)	-	(27,639)	(48,017)	(48,017)
Plus: Cost of services received without charge	55,943	58,040	-	55,419	54,682	54,682
Net cost of Department	1,239,706	1,440,724	1,647,213	1,783,921	1,736,333	1,614,858

Full Time Equivalents	4,676	4,813	4,646	4,812	4,804	4,718
------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Note: The following chart illustrate the Business Lines share of Actual expenditures in 2004-05. The actual spending of Policy includes the payments to VIA Rail inc. (\$191 million) and Marine Atlantic inc. (\$73 million). Safety and Security includes payments to CATSA (\$501 million) and Program and Divestiture includes payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges inc. (\$32 million).

Actual Spending 2004-05 by Business Line

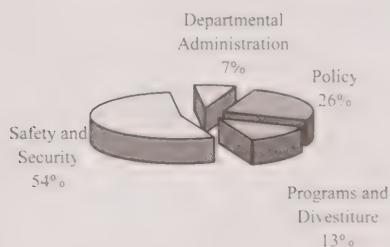


Table 2: Use of Resources by Business Lines

Business Lines (\$ thousands)	Budgetary					
	Gross Operating ¹	Capital	Grants and Contributions ²	Total: Gross Budgetary Expenditures	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures ³
Policy						
Main Estimates	255,430	1,614	195,912	452,956	(160)	452,796
<i>Planned Spending</i>	<i>303,143</i>	<i>1,614</i>	<i>104,612</i>	<i>409,369</i>	<i>(160)</i>	<i>409,209</i>
Total Authorities	327,611	1,614	102,912	432,137	(1,904)	430,233
<i>Actual Spending</i>	<i>326,284</i>	<i>2,308</i>	<i>85,915</i>	<i>414,507</i>	<i>(4,297)</i>	<i>410,210</i>
Programs and Divestiture						
Main Estimates	127,917	30,885	382,324	541,126	(306,789)	234,337
<i>Planned Spending</i>	<i>181,269</i>	<i>36,518</i>	<i>385,824</i>	<i>603,611</i>	<i>(306,789)</i>	<i>296,822</i>
Total Authorities	173,036	34,998	370,577	578,611	(306,789)	271,822
<i>Actual Spending</i>	<i>130,713</i>	<i>26,321</i>	<i>314,013</i>	<i>471,047</i>	<i>(265,892)</i>	<i>205,156</i>
Safety and Security						
Main Estimates	858,503	18,259	8,080	884,842	(47,442)	837,400
<i>Planned Spending</i>	<i>941,176</i>	<i>20,634</i>	<i>13,272</i>	<i>975,082</i>	<i>(47,652)</i>	<i>927,430</i>
Total Authorities	895,646	22,134	20,716	938,496	(45,698)	892,798
<i>Actual Spending</i>	<i>884,499</i>	<i>20,038</i>	<i>20,397</i>	<i>924,934</i>	<i>(52,084)</i>	<i>872,851</i>
Departmental Administration						
Main Estimates	114,285	9,452	-	123,737	(1,057)	122,680
<i>Planned Spending</i>	<i>114,285</i>	<i>9,452</i>	-	<i>123,737</i>	<i>(1,057)</i>	<i>122,680</i>
Total Authorities	126,420	9,452	-	135,872	(1,057)	134,815
<i>Actual Spending</i>	<i>111,033</i>	<i>10,266</i>	-	<i>121,299</i>	<i>(1,323)</i>	<i>119,976</i>
Total						
Main Estimates	1,356,135	60,210	586,316	2,002,661	(355,448)	1,647,213
<i>Planned Spending</i> ⁴	<i>1,539,873</i>	<i>68,218</i>	<i>503,708</i>	<i>2,111,799</i>	<i>(355,658)</i>	<i>1,756,141</i>
Total Authorities	1,522,713	68,198	494,206	2,085,116	(355,448)	1,729,668
<i>Actual Spending</i> ⁴	<i>1,452,531</i>	<i>58,933</i>	<i>420,325</i>	<i>1,931,788</i>	<i>(323,596)</i>	<i>1,608,192</i>

Note:

1. Gross Operating includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of the St. Lawrence Seaway Agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets.
2. Grants and Contributions include Statutory Payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.
3. Transport Canada does not have any Non-budgetary item in its current authorities.
4. The variance of \$148 million between the Planned and Actual spending is mostly attributable to lower actual spending in Transfer Payments (\$83 million) which is explained by variances in a number of Contribution programs due to delays in the implementation or execution (ex: Strategic Highway Infrastructure Program and Port Divestitures, \$24.6 million each).

Table 3: Voted and Statutory Items

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording (\$ thousands)	2004–2005			
		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
1	Operating expenditures	213,861	287,742	283,944	251,423
5	Capital expenditures	60,210	68,218	68,198	58,933
10	Grants and Contributions	531,216	503,708	439,408	365,528
15	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	32,077	32,077	32,077	32,019
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	27,607	72,907	72,907	72,907
25	Payments to VIA Rail Inc.	191,301	191,301	191,301	191,301
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	466,499	530,609	503,675	501,171
(S)	Minister of Transport Canada – Salary and motor car allowance	70	70	70	70
(S)	Contributions to employee benefit plans	67,372	69,509	61,225	61,225
(S)	Payments to the Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,300	3,300	3,018	3,018
(S)	Payments in respect of the St. Lawrence Seaway agreements	1,900	1,900	18,799	18,799
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	51,800	51,800	51,779	51,779
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	-	-	3,247	-
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	-	-	19	19
	Total	1,647,213	1,756,141	1,729,668	1,608,192

(S): Statutory

Table 4: Net Cost of Department

(\$ thousands)	2004–2005
Total Actual Spending	1,608,192
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	22,194
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	25,069
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	4,055
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	3,364
<i>Less: Non-respendable Revenue</i>	(48,017)
2004–2005 Net cost of Department	1,614,858

Table 5: Contingent Liabilities

Contingent Liabilities	(\$ thousands)	
	March 31, 2004	March 31, 2005
Claims, Pending and Threatened Litigation	33,404	33,504
Total	33,404	33,504

Table 6: Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary)

Transport Canada does not have any non-budgetary items (Loans, Investments and Advances) in its previous or current authorities.

The table published in previous Transport Canada Report on Plans and Priorities and Departmental Performance Report was presenting the balance of loans, investments and advances at year-end. That information is not required in this document.

Table 7: Sources of Responsible and Non-Responsible Revenue

Responsible Revenue

(\$ thousands)	Actual 2002-03	Actual 2003-04	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Policy						
Air Services forecast revenues	274	225	160	160	160	253
Internal and external revenues from research and development activities ¹	-	3,486	-	-	1,744	3,566
Miscellaneous internal and external revenues	460	539	-	-	-	478
Sub-total	734	4,251	160	160	1,904	4,297
Programs and Divestiture						
Harbours and ports revenues	11,010	12,166	8,687	8,687	8,687	12,882
Airports operating revenues	19,491	11,700	13,250	13,250	13,250	10,991
Airports - Lease and chattel payments	299,551	214,441	284,736	284,736	284,736	241,862
Miscellaneous internal and external revenues	260	178	116	116	116	157
Sub-total	330,311	238,485	306,789	306,789	306,789	265,892
Safety and Security						
Aviation regulatory and inspection revenues	9,198	9,902	9,762	9,762	9,762	9,202
Aviation training revenues	117	385	809	809	809	171
Internal and external revenues for aircraft services	28,274	29,826	26,700	26,700	26,700	31,167
Internal and external marine regulatory and inspection revenues	10,680	9,389	7,434	7,434	7,434	8,307
Revenues from the Registrar of Imported Vehicles Program	-	1,191	475	475	475	1,981
Lease payments from the Motor Vehicle Test Centre	259	335	280	280	280	354
Shortline rail inspection revenues	112	208	63	63	63	139
Internal and external revenues from research and development activities ¹	3,498	384	1,884	1,884	140	448
Miscellaneous internal and external revenues	342	481	35	35	35	314
Sub-total	52,479	52,101	47,442	47,442	45,698	52,084
Departmental Administration						
Internal and external rental and concession revenues	972	930	932	932	932	929
Miscellaneous internal and external revenues	793	183	125	125	125	394
Sub-total	1,765	1,114	1,057	1,057	1,057	1,323
Total Responsible Revenue	385,290	295,950	355,448	355,448	355,448	323,596

Table 7: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue (continued)**Non-Respendable Revenue**

(\$ thousands)	Actual 2002-03	Actual 2003-04	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Revenue	Total Authorities	Actual
Hopper car leases	15,432	18,664	-	12,000	17,386	17,386
Canada Port Authority stipends	9,765	10,716	-	11,339	10,844	10,844
Return on investments ²	21,410	22,958	-	-	205	205
Refunds of previous year's expenditures	1,057	1,999	-	-	1,851	1,851
Adjustments to previous year's payables	5,323	1,729	-	-	4,862	4,862
Privileges, licences and permits	4,916	4,925	-	4,300	8,616	8,616
Fines	1,063	974	-	-	1,329	1,329
Proceeds from sales	796	548	-	-	1,243	1,243
Proceeds from disposal of surplus Crown assets	4,108	2,760	-	-	1,170	1,170
Miscellaneous	1,256	423	-	-	509	509
CTMA Traversier Ltée	833	-	-	-	-	-
Old Port of Montreal	2,315	2,404	-	-	-	-
Gulf War Compensation against Iraq	420	-	-	-	-	-
Great West Life Canada Ports Refund	95	-	-	-	-	-
Total Non-Respendable Revenue	68,789	68,100	-	27,639	48,017	48,017

Note:

1. *Respendable Revenue: The Research and Development revenue was transferred from Safety and Security to Policy group. The Business Line in which the actual or planned numbers are presented is in accordance with the Main Estimates, the Report on Plans and Priorities and the Public Accounts.*
2. *Non-Respendable Revenue: The variance between the actual return on investment reported in 2003-04 and 2004-05 (\$22.7 million) results from the Government restructuring announcement of December 12, 2003. The ministerial authority for Canada Post Corporation and Canada Lands Company Limited was transferred out to Canada Revenue Agency and Environment Canada respectively.*

Table 8: Resource Requirements by Branch/Sector level

2004-2005					
Organization (\$ thousands)	Policy	Programs and Divestiture	Safety and Security	Departmental Administration	Total
Assistant Deputy Minister - Policy					
Main Estimates	448,719				448,719
Planned Spending	391,302				391,302
Total Authorities	425,575				425,575
Actual Spending	406,156				406,156
Assistant Deputy Minister - Programs and Divestiture					
Main Estimates		167,752			167,752
Planned Spending		175,689			175,689
Total Authorities		149,737			149,737
Actual Spending		84,055			84,055
Assistant Deputy Minister - Safety and Security					
Main Estimates			693,020		693,020
Planned Spending			782,551		782,551
Total Authorities			747,919		747,919
Actual Spending			736,113		736,113
Assistant Deputy Minister - Corporate Services					
Main Estimates				80,954	80,954
Planned Spending				85,952	85,952
Total Authorities				85,790	85,790
Actual Spending				72,172	72,172
Corporate Management					
Main Estimates				11,214	11,214
Planned Spending				18,214	18,214
Total Authorities				18,214	18,214
Actual Spending				18,011	18,011
Regional Director General Atlantic					
Main Estimates	642	10,234	22,409	5,649	38,935
Planned Spending	692	26,234	22,909	5,649	55,484
Total Authorities	692	26,234	22,909	5,649	55,484
Actual Spending	683	26,212	22,869	5,180	54,944

Continued on next page...

Table 8: Resource Requirements by Branch/Sector level (*continued*)

2004-2005					
Organization (\$ thousands)	Policy	and Divestiture	Safety and Security	Departmental Administration	
Regional Director General Quebec					
Main Estimates	1,066	22,349	29,903	6,056	59,374
Planned Spending	1,566	36,649	29,903	6,056	74,174
Total Authorities	1,566	36,649	29,903	6,056	74,174
Actual Spending	1,543	36,636	27,493	5,856	71,528
Regional Director General Ontario					
Main Estimates	463	11,026	32,322	6,106	49,917
Planned Spending	493	14,226	32,322	6,106	53,147
Total Authorities	493	14,226	32,322	6,106	53,147
Actual Spending	479	14,149	30,627	5,798	51,053
Regional Director General Prairie and Northern Region					
Main Estimates	1,404	16,267	32,041	7,320	57,032
Planned Spending	1,404	18,267	32,041	7,620	59,332
Total Authorities	1,404	18,267	32,041	7,620	59,332
Actual Spending	1,018	18,023	28,679	7,522	55,242
Regional Director General Pacific					
Main Estimates	503	6,709	27,704	5,380	40,296
Planned Spending	503	26,709	27,704	5,380	60,296
Total Authorities	503	26,709	27,704	5,380	60,296
Actual Spending	331	26,080	27,069	5,337	58,817
Total					
Main Estimates	452,796	234,337	837,400	122,680	1,647,213
Planned Spending	395,960	297,774	927,430	134,977	1,756,141
Total Authorities	430,233	271,822	892,798	134,815	1,729,668
Actual Spending	410,210	205,156	872,851	119,976	1,608,192

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act

A. User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05				Planning Years			
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Aviation Safety - Regulatory Fees	R	Aeronautics Act http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html Canadian Aviation Regulations (CARs) fees located at: http://www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/menu.htm	July 15, 2000 Other amendments (regulations or charges reductions) beyond July 15, 2000 up to July 15, 2005 do not trigger the <i>User Fee Act</i> .	9,583	7,861	254,387	Service Standards information at: http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/LevelsOfService.htm Existing standards are being reviewed/ amended by a working group for compliance with policy requirements. Compliance is expected for 2005-06 DPR	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	8,817 8,832 8,846	244,395 243,301 243,235
				7,434	8,114	70,578	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	7,245 7,000 6,804	65,960 66,027 65,781
							Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR				
Marine Safety - Fees for inspections, surveys, services, etc.	R	Various regulations under the <i>Canada Shipping Act</i> http://laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html incl. the Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff, http://www.tc.gc.ca/sr/regulations/general/csa/menu.htm	June 6, 1995	7,434	8,114	70,578	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	7,245 7,000 6,804	65,960 66,027 65,781

R: Regulatory Service

Continued on next page...

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type ¹	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost (\$000) ³	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)
Marine Safety - Office of Boating Safety - Construction Standard Compliance Labels	R	<i>Canada Shipping Act / Small Vessel Regulations / TP 1332 incorporated by reference</i> http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/AL/C/CSA/regulations/070/csa076/csa76.html	1995 Subsequent amendments to Small Vessel Regulations were not fee related.	210	167	373	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	210 210 210	386 395 395
							Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.			
							Status reports are prepared every 2 months.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.			
Marine Safety - Ship Radio Inspection program	R	<i>Canada Shipping Act / Ship Radio Inspection Fees Regulations</i> http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/AL/c/csa/regulations/060/csa062/csa62.html	1987	70	18	1,016	Department of Fisheries and Oceans (DFO) full cost share included above: 294	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	80 80 80	894 894 894
											DFO full cost share included above: 294

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05				Planning Years			
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Airports – Air Services Charges Regulations (ASCR) fees: General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges, Emergency response services charges	O	Section 4.4 (2) of the <i>Aeronautics Act</i> http://laws.justice.gc.ca/en/A_2/index.html , and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order – Air Services Charges Regulations http://www.tc.gc.ca/acts/regulations/General_Air/regulations_120.html and 2004 hr ml	August 31, 2003	5,959	5,073	14,774	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	4,504 4,504 4,504	11,469 11,321 11,299

O: Other Goods and Services

Continued on next page...

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template -- User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05					Planning Years		
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Airports - Annual Registration of Mobile Equipment used at Airports	O	<i>Government Property Traffic Act</i> and Airport Traffic Regulations - Part III Section 57 to 60 http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/dta/regulations/GENERAL/dta002/dta002.html	February 24, 2004	0.2	0.1	0.5	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	0.1 0.1 0.1	0.3 0.3 0.3
Airports - Vehicle Parking Charges	O	Section 4.4(2) of the <i>Aeronautics Act</i> (http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html) and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, Airport Vehicle Parking Charges Regulations: http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/AL/A/aa/regulations/130/aa131/aa131.html - COU40H KENORP.84YVFE.2	November 19, 1998	230	229	1,207	A working group has been established and status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	134 134 134	868 853 851

Continued on next page...

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05				Planning Years			
				Forecast Revenue ¹ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
Ports - Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfrage, Berthage, Storage and Harbour Dues Public Ports	O	Canada Marine Act (http://laws.justice.gc.ca/en/C-6.7/index.html) Fees at: http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm	Jan 1, 2004	6,904	10,369	55,944	Status reports are prepared every 2 months. Every effort is being made to have service standards available for 2005-06 DPR.	Every effort is being made to implement performance tracking systems by April 1, 2006 for full year assessment results available for 2006-07 DPR.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	6,935 6,278 6,299	41,089 40,451 38,723
Access to Information Requests - Fees	O	Access to Information Act and Regulations: http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	1992	8	8	997	Service standards are in the Access to Information Act, Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	From the 784 requests processed, 72% were treated within 30 days, 208 requests were extended beyond 30 days according to the provisions included in the act.	FY 05-06 FY 06-07 FY 07-08	8 8 8	986 986 986

Continued on next page...

Table 9-A: 2004-05 User Fee Reporting Template – User Fees Act (continued)

A. User Fee	Fee Type ¹	Fee Setting Authority	Date Last Modified	2004-05				Planning Years			
				Forecast Revenue ³ (\$000)	Actual Revenue ³ (\$000)	Full Cost ² (\$000)	Performance Standard ⁴	Performance Results ⁴	Fiscal Year	Forecast Revenue ³ (\$000)	Estimated Full Cost ² (\$000)
			Sub-Total (R)	17,297	16,160	326,354		Sub-total R:	FY 05-06	16,352	311,635
								Sub-total R:	FY 06-07	16,122	310,617
			Sub-total (O)	13,101.2	15,679.1	72,922.5		Sub-total R:	FY 07-08	15,940	310,305
								Sub-total O:	FY 05-06	11,581.1	54,412.3
								Sub-total O:	FY 06-07	10,924.1	53,611.3
			Total	30,398.2	31,839.1	399,276.5		Sub-total O:	FY 07-08	10,945.1	51,859.3
								Total	FY 05-06	27,933.1	366,047.3
									FY 06-07	27,046.1	364,228.3
									FY 07-08	26,885.1	362,164.3
B. Date Last Modified: Not applicable											
C. Other Information: The performance results for the fees related to the Access to Information Requests are based on the Report on the Access to Information Act provided annually to the Treasury Board Secretariat.											

Notes:

1. The department collects two types of fees: *Regulatory Service (R) and Other Goods and Services (O)*
2. *Full Costs (Actual and Estimates) are reported on an accrual basis.*
3. The *Forecast Revenues* identified for the 2005-06, 2006-07 and 2007-08 fiscal years were those reported in the *Report on Plans and Priorities 2005-06* and are reported on a cash basis as for *Actual Revenues*.
4. According to prevailing legal opinion, where the corresponding fee introduction or most recent modification occurred prior to March 31, 2004 the:
 - Performance standard, if provided, may not have received Parliamentary review;
 - Performance standard, if provided, may not respect all establishment requirements under the UFA (e.g. international comparison; independent complaint address)
 - Performance result, if provided, is not legally subject to UFA section 5.1 regarding fee reductions for failed performance.

Table 9-B: 2004-05 User Fee Reporting Template – Policy on Service Standards for External Fees

A. External Fee	Service Standard ¹	Performance Result ¹	Stakeholder Consultation
Access to Information Requests Fees.	Service standards are in the <i>Access to Information Act</i> , Section 7: http://laws.justice.gc.ca/en/A-1/index.html	From the 784 requests processed, 72% were treated within 30 days. 208 requests were extended beyond 30 days according to the provisions included in the act.	The service standard is established by the <i>Access to Information Act</i> and the <i>Access to Information Regulations</i> . Consultations with stakeholders were undertaken for amendments done in 1986 and 1992.
B. Other Information: The performance results above are based on the Report on the Access to Information Act provided annually to the Treasury Board Secretariat.			

Notes.

1. As established pursuant to the *Policy on Service Standards for External Fees*:

- Service standards may not have received Parliamentary review;
- Service standards may not respect all performance standard establishment requirements under the UFA (e.g. international comparison; independent complaint address)
- Performance results are not legally subject to UFA section 5.1 regarding fee reductions for failed performance.

2. As working groups have been established for the development of service standards in compliance with the *Treasury Board Secretariat Policy*, every effort is being made to have service standards available for all external fees for 2005-06 DPR.

Table 10: Major Regulatory Initiatives

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
Development of the Marine Transportation Security Regulations	Consistent application and enforcement of new international marine security requirements.	Number of non-conformances/compliances	Marine Transportation Security Regulations promulgated.
The development of a regulatory framework for the Marine Transportation Security Clearance Program (formerly known as the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program)	Enhanced security of port workers and overall marine transportation security system.	Rate of incidents in restricted areas of marine facilities.	Consultations conducted.
New regulation for a comprehensive monetary penalty enforcement structure	Enhanced marine security in achieving consistency with the <i>Transportation Appeals Tribunal Act</i>	Consistency of monetary penalties.	Regulatory development has been initiated.
The <i>Canada Shipping Act, 2001</i> (CSA, 2001) Regulatory Reform Project is proceeding in two phases over the course of which over 100 existing regulations will be reviewed and restructured. Phase 1, now underway, focuses on those regulations required to bring the new act into force which is expected to occur prior to the end of 2006. Phase 2 will concentrate on those current regulations that are consistent with the new act but yet are in need of updating.	A twenty-first century shipping law that promotes safety on board vessels and better protect the marine environment.	See detailed criteria below.	See status below.
Following are particulars of the major regulations being introduced or reformed under Phase 1. Refer to a number of marine safety regulations in RPP 2004-05:	TC inspectors will have an additional enforcement tool which will provide them with greater flexibility in their efforts to enforce and seek compliance the provisions of the new CSA, 2001 regime. Rationalization of the existing rules and regulations pertaining to the loading and stowing of cargo.	Number and severity of non-compliances	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
1. Administrative Monetary Penalties (AMP) Regulations			
2. Cargo Regulations		Number of marine incidents caused by the improper carriage and handling of cargo.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.

Table 10: Major Regulatory Initiatives (continued)

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
3. Collision Regulations	Improved consistency of regulations and enhanced safety related to the conduct of vessels.	Number and severity of marine collisions.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
4. Fire Safety Regulations	Better protect against fire on board ship through enhancing fire safety related requirements.	Number and severity of fires on board ship.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
5. Fishing Vessel Regulations	Enhanced fishing vessel safety.	Number and severity of fishing vessel incidents.	Public consultations currently underway.
6. Load Line Regulations	More streamlined and harmonized regulations that address the requirements of the International Load Line Convention and its Protocol.	Compliance and stakeholder understanding of regulations.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
7. Marine Personnel Regulations	More streamlined and harmonized regulations.	Number and severity of marine incidents.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
8. Vessel Clearance Regulations	More streamlined and harmonized regulations including additional requirement to carry more documentation.	Number and severity of non-compliances.	Public consultations completed. Document now in legal draft phase.
<p>The <i>Canada Shipping Act</i> and its regulations remain in full force and effect until the new act, the <i>Canada Shipping Act, 2001</i> comes into force in late 2006. In this interim period, regulations under the CSA still must be amended from time to time.</p> <p>Following are particulars of those existing CSA regulations that have been amended during the period of this report:</p>			
1. Special Purpose Vessel Regulations	Enhanced safety of inflatable vessels that carry persons for recreation in Canadian waters such as white water rafting and whale watching.	Number and severity of accidents associated with these types of activities	Amendments completed in this timeframe

Table 10: Major Regulatory Initiatives (continued)

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
2. Boating Restriction Regulations	Enhanced communities' enjoyment of their marine environment	Number and severity of incidents.	Amendments completed in this timeframe.
3. Life Saving Equipment Regulations	Enhanced safety of children travelling on board Canadian vessels.	Number and severity of boating incidents involving children.	Amendments completed in this timeframe.
4. Transportation of Dangerous Goods Regulations	Improved level of safety in the transport of dangerous goods.	Number of injuries or damage caused to the environment by dangerous goods spills.	Amendments completed in this timeframe.
5. Navigation Safety Regulations	Enhanced marine safety. To give effect to new international requirements contained in Chapter IV Safety of Navigation of the International Convention for the Safety of Life at Sea (1974)	Number and severity of marine incidents.	Amendments completed in this timeframe.
6. Revised Ship Station (Radio) Technical Regulations 1999	Enhanced marine communications and thereby contribute to safer navigation	Number and severity of incidents.	Amendments completed in this timeframe.
7. Ship Station (Radio) Regulations 1999	Enhanced marine communications and thereby contribute to safer navigation.	Number and severity of incidents involving commercial ships.	Amendments completed in this timeframe.
8. Small Vessel Regulations	Enhanced safety and awareness of small vessels not regulated elsewhere.	Number and severity of incidents involving small vessel users.	Amendments completed in this timeframe.
9. Ballast Water Regulations	Reduced incidents related to ship-source marine pollution.	Cases of introduction of non-indigenous aquatic organisms and pathogens that can be harmful to Canada's existing marine ecosystems.	Amendments completed in this timeframe.
10. Prevention of Pollution from Vessels Regulations	Reduced incidents related to ship-source marine pollution	Cases of ship source water pollution from harmful substances such as: Oil; Dangerous Chemicals; Sewage; Garbage; and Anti-fouling systems.	Amendments completed in this timeframe.

Table 10: Major Regulatory Initiatives (continued)

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
Amend the <i>Aeronautics Act</i> (Refer to a number of New Canadian Aviation Regulations listed in the RPP 2004-05).	Enhanced aviation safety (fatigue management, liability insurance, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools)	Number and severity of incidents relating to various issues addressed by these amendments.	Drafting of the bill is complete and will be introduced in the first session of the 38 th Parliament.
Development of regulations and/or security measures to support the screening of all checked baggage.	Improved screening of all checked baggage.	Percentage of screened checked baggage at all designated airports (target: 100% screened by December 31, 2005).	Training and awareness campaigns conducted.
Amend the Canadian Aviation Regulations (private businesses)	Industry has additional flexibility to develop a safety system suited to their individual operations while not compromising safety.	Number and severity of incidents related to business aviation.	These regulations were published in the <i>Canada Gazette</i> , Part I on March 12, 2005 and are now proceeding to the <i>Canada Gazette</i> Part II publication.
New Civil Aviation regulatory amendments to introduce a requirement for certificate holders to have a Safety Management System for aviation organizations.	Improved safety practices through fostering stronger safety cultures within the civil aviation industry.	Number and severity of incidents involving the applicable aviation organizations.	The first set of amendments to the Canadian Aviation Regulations that require air operators to implement safety management systems in their organizations came into effect on May 31, 2005 and were published in the <i>Canada Gazette</i> , Part II on June 15, 2005.
Road/Railway Grade Crossing Regulations and Access Control Regulations	Improved safety at highway/railway grade crossings and along rights-of-way.	Number of incidents/accidents at highway railway grade crossings and along rights-of-way.	Work continues on these complex regulations which involve a large number of stakeholders.
Development of Commercial Drivers' Hours of Service Regulations, under the <i>Motor Vehicle Transport Act</i>, 1987.	Reduced commercial vehicle collisions related to driver fatigue.	Number of commercial vehicle collisions related to driver fatigue	Regulations promulgated.
Fitness Certificate Regulations, under the <i>Motor Vehicle Transport Act</i>, 1987.	Reduced incidence of commercial vehicle collisions due to improved safety monitoring, accountability and enforcement of motor carriers.	Number of incidences of commercial vehicle collisions.	Regulations promulgated.

Table 10: Major Regulatory Initiatives (*continued*)

Regulations	Expected Results	Performance measurement criteria	Status and Results achieved
Canada Motor Vehicle Safety Standard 114 — Locking System	Reduction of injuries and fatalities due to a reduction in vehicle theft by young offenders.	Number of injuries and fatalities due to a reduction in vehicle theft by young offenders. (target: annual reduction of up to 58 injuries and 15 fatalities)	Vehicle theft immobilization requirements introduced by the <i>Canada Gazette</i> Part II in 2005.
Update of Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 208 — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact	Ensure that seat belts and air bags are designed to provide optimal protection to belted occupants and that any unnecessary injuries due to occupant protection system are minimized.	Number of injuries and fatalities due to advanced seat belts and air bags. (target: annual reduction of 44 serious injuries and 12 fatalities).	Contract issued for completion of the detailed benefit analysis.
Updates to Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.1 — User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems and Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.2 — Lower Universal Anchorage Systems for Restraint Systems and Booster Cushions	Improved safety of small children travelling on school buses.	Number of infant or child injuries and fatalities while travelling on school buses.	Part I publication in the <i>Canada Gazette</i> in 2004, included the department's proposal. Consultation underway for development of the final requirements.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 206 — Door Locks and Door Retention Components.	Improved vehicle safety due to superior door lock requirements, which would also be harmonized with those of the U.S., Europe and Japan	Number of infant or child injuries and fatalities.	Publication of the advanced notice in the <i>Canada Gazette</i> in 2004 and subsequent approval of the Global Technical Regulation completed in the 2004 session of the United Nations Working Party 29(WP.29).
Canada Motor Vehicle Safety Standard 223 (new) — Rear Impact Guards.	Enhanced safety through the requirement that most trailers with a gross vehicle weight rating of 4,536 kg or more be equipped with rear impact guards.	Number of fatalities. (target: annual reduction of up to 4 fatalities due to reducing the consequence of vehicle collisions into the rear end of trailers).	Rear Impact Guard requirements introduced by the <i>Canada Gazette</i> - Part II in 2004.
Amendments to Canada Motor Vehicle Safety Standard 301 — Fuel System Integrity.	Reduced fatalities resulting of fuel spillage in high-speed rear impacts.	Number of fatalities due to fuel spillage in high-speed rear impacts (target: annual reduction of up to 2 fatalities).	Upgraded fuel system integrity requirements introduced by the <i>Canada Gazette</i> - Part II publication in 2004.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 500 — Low-speed Vehicles.	Improved safety of low-speed vehicles due to the implementation of performance requirements.	Number of injuries or fatalities.	Project under review

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (TPPs)

1) Name of Transfer Payment Program: Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services.						
2) Start Date: 1977		3) End Date: Ongoing		4) Total Funding: not applicable		
5) Description of Transfer Payment Program: The Province of British Columbia assumes the entire responsibility for the operation of ferry and coastal freight and passenger services.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Objective: Assist the province in providing ferry services in the waters of British Columbia. Expected Result: Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.						
7) Achieved results or progress made: The ferry service was maintained allowing the transportation of coastal freight and passenger.						
	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
(\$ thousands)						
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants	23,377	23,975	24,514	24,514	24,343	171
- Total Contributions						
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	23,377	23,975	24,514	24,514	24,343	171
- Other BL						
16) Total TPP	23,377	23,975	24,514	24,514	24,343	171
17) Comment on Variances: Planned spending based on estimate of B.C. consumer price index. Final spending reflects actual consumer price index.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation was conducted in 2005 and is close to completion. Results will be reported in the next DPR.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Contribution Agreement with the Canadian Wheat Board Governing the Leasing of Hopper Cars						
2) Start Date: March 1981		3) End Date: July 2006		4) Total Funding: \$400 million		
5) Description of Transfer Payment Program: Reimbursement to the Canadian Wheat Board for leasing of hopper cars for transfer of Canadian grain to export position.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Objective: Hopper cars will be available for movement of prairie grain to port. Expected result: A more commercial, efficient and competitive grain transportation system.						
7) Achieved results or progress made: The Canadian Wheat Board leased cars have been in continuous use transporting western Canadian grain from the Prairies to points of export and to Board customers in Canada.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	16,045	12,913	16,967	12,379	12,309	4,658
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	16,045	12,913	16,967	12,379	12,309	4,658
- Other BL						
16) Total TPP	16,045	12,913	16,967	12,379	12,309	4,658
17) Comments on Variances: Actual spending is less than planned spending due to alternative use revenue for rail cars, favourable exchange rates for lease payments made in U.S. dollars, and the sunseting of one of the leases.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation will be conducted in 2005-06. Results will be reported in the next DPR.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Regional and Remote Passenger Rail Services Class Contribution Program						
2) Start Date: June 1, 2004		3) End Date: March 31, 2010		4) Total Funding: \$74.8 million		
5) Description of Transfer Payment Program: Provide operating funding for the regional and remote passenger rail services not provided by VIA Rail, for capital and start-up costs for regional and remote passenger rail services, and to address potential costs of transferring regional services.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Continuation of safe, viable, reliable and sustainable regional and remote passenger rail services.						
7) Achieved results or progress made: A safe, reliable and sustainable services were provided in 2004-05.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	6,773	7,083	625	17,925	17,888	(17,263)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	6,773	7,083	625	17,925	17,888	(17,263)
- Other BL						
16) Total TPP	6,773	7,083	625	17,925	17,888	(17,263)
17) Comments on Variances: Timing of the Cabinet approval of the new Regional and Remote Passenger Rail Services Class Contribution Program did not allow for inclusion in the Main Estimates 2004-05.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation completed in 2004 found that the services provided by the Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L) and the Algoma Central Railway (ACR) funded by this program meet the remote access justification as a rationale for federal government financial contributions. However, the Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) service does not. The evaluation also found that all three services have good safety records and passengers are generally satisfied with the services provided.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Ferry Services Contribution Program for operating funding requirements for two regional ferry services.						
2) Start Date:1941		3) End Date: ongoing		4) Total Funding: not applicable		
5) Description of Transfer Payment Program: Operating funding for two regional passenger and vehicle ferry services, CTMA Traversier Ltee and Northumberland Ferry Ltd.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Ensuring commercial viability of ferry services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions. Access to mainland transportation network. Safe, efficient and reliable ferry services between Cap-aux-Meules, Iles-de-la-Madeleine and Souris, Prince Edward Island, and Wood Islands, Prince Edward Island and Caribou, Nova Scotia, that contribute to local and regional economic development						
7) Achieved results or progress made: The services met the demand and provided transportation of freight and people from the islands to the mainland.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Policy					
-Total Grants						
- Total Contributions	8,027	8,036	8,036	9,290	9,244	(1,208)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	8,027	8,036	8,036	9,290	9,244	(1,208)
- Other BL						
16) Total TPP	8,027	8,036	8,036	9,290	9,244	(1,208)
17) Comments on Variances: Mainly due to decrease in traffic and increase in operating and capital expenses considering enhanced safety and regulatory requirements.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation completed in 2004 found that, while the CTMA service from Cap-aux-Meules, Iles-de-la-Madeleine, Quebec to Souris, Prince Edward Island (PEI) remains relevant since it supports the mandate of Transport Canada and serves a remote community, the Northumberland Ferries service between Wood Islands, PEI and Caribou, Nova Scotia does not directly support TC priorities and there is no constitutional obligation to maintain the ferry service. Both ferry services were found to provide quality, efficient and affordable services responding to user needs and both contribute to the tourism industry in their local area.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Contribution to the Greater Toronto Airports Authority for the air rail link.							
2) Start Date: October 24, 2003		3) End Date: March 31, 2006		4) Total Funding: \$18.4 million			
5) Description of Transfer Payment Program: Transport Canada is investing \$18.4 million from the Toronto Waterfront Revitalization Initiative to facilitate access for an Air Rail Link into Lester B. Pearson International Airport's new terminal building and to allow sharing of joint station facilities with the Airport's People Mover system.							
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: The goal of this program is to allow direct access for the Air Rail Link from Toronto Union Station into the new airport terminal building at Lester B. Pearson International Airport by putting in place shared infrastructure to support the new terminal and the Airport People Mover system. The Air Rail Link is expected to provide a seamless and rapid connection to the Waterfront Area and the various other modes of public transportation such as GO Commuter trains, TTC's subway system, as well as VIA Rail Canada and Amtrak inter-city passenger services. As such, it is also expected to meet some of the objectives set out in the Climate Change Plan for Canada by increasing the use of public transit and facilitating intermodal connections.							
7) Achieved results or progress made: The project is progressing as scheduled and is expected to be completed by March 31, 2006.							
(\$ thousands)		8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)		Policy					
-Total Grants							
- Total Contributions		-	6,863	9,795	9,095	9,052	743
- Total Other Transfer Payments							
15) Total for BL		-	6,863	9,795	9,095	9,052	743
- Other BL							
16) Total TPP		-	6,863	9,795	9,095	9,052	743
17) Comments on Variances: The variance is the result of delays in carrying out certain planned activities. The project is nonetheless on target to be completed by March 31, 2006.							
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation is planned for 2007-08.							

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Payment to Ridley Terminals Incorporated's cash deficit							
2) Start Date: April 1, 2004		3) End Date: April 30, 2005		4) Total Funding: \$9.215 million			
5) Description of Transfer Payment Program: Program to cover operating and capital shortfalls for Ridley Terminals Inc. (RTI) due to insufficient volumes of coal.							
Note: \$64.0 million in 9) Actual Spending for 2003-04 below was for debt reduction.							
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: To allow RTI to continue operating as a going concern until such time as Cabinet has the opportunity to determine the long-term future of RTI. Preserving RTI as a going concern will ensure that as many options as possible are presented to Cabinet for consideration. If RTI did not receive the contributions, RTI would be unable to meet its operating needs.							
7) Achieved results or progress made: RTI has remained operational.							
(\$ thousands)		8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)		Policy					
-Total Grants							
- Total Contributions		-	64,000	-	9,222	9,215	(9,215)
- Total Other Transfer Payments							
15) Total for BL		-	64,000	-	9,222	9,215	(9,215)
- Other BL							
16) Total TPP		-	64,000	-	9,222	9,215	(9,215)
17) Comments on Variances: Pending Cabinet's direction, Transport Canada has provided interim funding to ensure RTI can continue to operate as a going concern.							
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation conducted in 2005 found that within the limits of the short term outcomes of keeping Ridley Terminals operating as a going concern until such time as a decision about its long-term future could be made, the contribution was consistent with federal government priorities. It found that without the contribution, Ridley would have become insolvent and forced to discontinue operations. It also found that RTI is making a significant contribution to the local economy of Prince Rupert, and to the regional economy of northern British Columbia.							

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Marine Security Contribution Program						
2) Start Date: Dec. 1, 2004		3) End Date: Nov. 30, 2007		4) Total Funding: \$115 million		
5) Description of Transfer Payment Program: Enhanced Marine Security						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Objectives: To provide financial assistance to aid in the speedy implementation of security measures and to help offset the costs of operators who would not have the financial capacity to cover security costs without significantly affecting operating costs. Expected Results (Immediate): <ul style="list-style-type: none">Accelerated implementation, construction and other changes to security procedures, equipment and training.Enhanced ability of marine facility operators and ports to address security gaps.Offset costs of rapid regulatory change placed on ports and marine facility owners and operatorsIncreased assistance for third party service providers (e.g. provinces and municipalities providing coordinated marine security services). Outcomes: <ul style="list-style-type: none">Establishment and maintenance of a high and consistent security standard for all visitors and trade entering CanadaReduced likelihood of a marine transportation security incident, including terrorist actsMaintenance of the competitiveness of Canada's marine transportation sector.						
7) Achieved results or progress made: In Round 1 of the Program, contribution agreements were signed with 20 recipients for the expenditure of \$8.25 million in FY 2004-05 Program funds. Contribution agreements will also be signed with an additional 49 recipients in Round 1 for the expenditure of \$15.3 million in FY 2005-06 Program funds. In total, Round 1 of the Program awarded \$23.6 million worth of contribution funds to 69 recipients for 223 projects to be paid out of 2004-05 and 2005-06 allocations.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Safety and Security					
-Total Grants						
- Total Contributions	-	-	5,000	8,250	8,250	(3,250)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	-	-	5,000	8,250	8,250	(3,250)
- Other BL						
16) Total TPP	-	-	5,000	8,250	8,250	(3,250)
17) Comments on Variances: The additional \$3.25 million was reallocated by the department in order to complete the funding of the first round of approved projects for the Marine Security Contribution Program.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation of this program is scheduled for 2007						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Grade Crossing Improvement Contribution Program (approved under the <i>Railway Safety Act</i>)						
2) Start Date: 1989	3) End Date: ongoing		4) Total Funding: not applicable			
5) Description of Transfer Payment Program: Payments made to railway companies, municipalities to improve the safety at public road/railway grade crossings.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Safety Improvements at Grade crossings that result in accident reductions.						
7) Achieved results or progress made: Over the past 15 years, over \$20 million has been spent by Transport Canada to fund improvements at public road/railway grade crossings (approximately 80 sites per year). Accident rates at public crossings have dropped by approximately 50% between 1991 and 2004.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Safety and Security					
-Total Grants	-	60	250	105	100	150
- Total Contributions	7,495	7,440	7,245	7,340	7,340	(95)
- Total Other Transfer Payments	-	-	-	-	-	-
15) Total for BL	7,495	7,500	7,495	7,445	7,440	55
- Other BL						
16) Total TPP	7,495	7,500	7,495	7,445	7,440	55
17) Comments on Variances: Nil						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation is currently underway and should be completed by end of 2005. This evaluation is required to support program renewal before March 31, 2006.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Airports Capital Assistance Program						
2) Start Date: April 1 st , 2000	3) End Date: March 31 st , 2005 (renewed for the period 2005-06 to 2009-10)			4) Total Funding: \$190M		
5) Description of Transfer Payment Program: Airports Capital Assistance Program (ACAP) assists eligible applicants in financing capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: maintained or increased safety, contribution to asset protection, reduction in operating cost and increased use of environmentally sustainable practices at airports, where possible.						
7) Achieved results or progress made: Between 2000-01 and 2004-05, 203 projects were funded; over 99% of these projects were directly related to airside safety. These projects will result in overall operating savings at airport of over \$28.5M and have extended the life of airport assets by an average of 17 years.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Programs and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions	32,386	32,210	37,700	24,434	24,386	13,314
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	32,386	32,210	37,700	24,434	24,386	13,314
- Other BL						
16) Total TPP	32,386	32,210	37,700	24,434	24,386	13,314
17) Comments on Variances: Short construction season due to weather conditions, delay in obtaining order-in-council for the Quebec projects and higher than anticipated bid that required re-tendering caused delays in many projects.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: <ul style="list-style-type: none">- ACAP is in line with the current objectives of TC and of the government, most airports are not able to self-finance projects funded by ACAP and that there are no other sources of funding available for these projects.- ACAP met its objectives as it contributes to safety, asset protection and reduction of operating costs at funded airports. ACAP also contributes to the maintenance of a feeder airport system.- The applicant and project eligibility criteria were appropriate. Some improvements to decision-making processes, particularly with respect to timeliness, are warranted.						
http://www.tc.gc.ca/pol/EN/programmevaluation/reports/ACAP2004 toe.html						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Strategic Highway Infrastructure Program – <i>Highway Component</i> Strategic Highway Infrastructure Program – <i>Border Crossing Transportation Initiative</i> Strategic Highway Infrastructure Program – <i>Transportation Planning/Modal Integration (TPMI) Initiative</i> Strategic Highway Infrastructure Program – <i>Intelligent Transportation Systems Initiative</i>			
2) Start Date: March 29, 2001	3) End Date: SHIP <i>Highway Component</i> ends March 31, 2006 except for the Province of Ontario March 31, 2009. SHIP <i>Border Crossing Transportation Initiative and Transportation Planning and Modal Integration (TPMI) Initiative</i> have been extended until March 31, 2007. SHIP <i>Intelligent Transportation Systems Initiative</i> has been extended until March 31, 2007.	4) Total Funding: SHIP <i>Highway Component</i> : \$500 Million SHIP <i>Border Crossing Transportation Initiative</i> : \$65 Million SHIP <i>Transportation Planning/Modal Integration Initiative</i> : \$5 Million SHIP <i>Intelligent Transportation Systems Initiative</i> : \$30 Million Total SHIP: \$600 Million	
5) Description of Transfer Payment Program: SHIP <i>Highway Component</i> : Provide federal funding under cost-shared contribution agreements with provincial and territorial governments for highway improvement projects to address the needs of Canada’s National Highway System. SHIP <i>Border Crossing Transportation Initiative and TPMI Initiative</i> : Provide federal funding under cost-shared contribution agreements with provincial, territorial, municipal governments and other partners to improve the access to land border crossings, mobility, modal integration and transportation efficiency. SHIP <i>Intelligent Transportation Systems Initiative</i> : Provide federal funding under cost-shared contribution agreements with provincial, territorial, municipal governments and other partners to enable the undertaking of the deployment of intelligent transportation systems.			
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: SHIP – <i>Highway Component</i> : The objective is to provide funding for provincial/territorial highway improvement projects to address the needs of Canada’s National Highway System (NHS). The expected results are to sustain strategic infrastructure investments in all regions, enhance safety performance, support trade and economic development and promote sustainable transportation. This funding will provide an efficient, integrated and accessible transportation system. SHIP – <i>Border Crossing Transportation Initiative and TPMI Initiative</i> : The objective is to support tourism, trade and traffic flows on north-south and east-west transportation corridors across the Canada-U.S. border. The expected results are to improve mobility, enhance safety and security for passengers and freight including inter-modal connections, reduce congestion and enhance trade and economic development. SHIP <i>Intelligent Transportation Systems Initiative</i> : The objective is to enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system. The expected results are to improve mobility and transportation efficiencies, and to enhance safety performance and sustainable transportation.			

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

Name of Transfer Payment Program: Strategic Highway Infrastructure Program (Continued)						
7) Achieved results or progress made: Through funding in infrastructure, progress has been achieved toward an efficient, integrated and accessible transportation system. The department has negotiated and signed highway agreements with all provinces and territories providing \$485 million in federal funding through the SHIP <i>Highway</i> Component. \$50.8 million for border improvement projects have been announced in Ontario, Quebec and British Columbia under the SHIP <i>Border Crossing Transportation Initiative</i> .						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Program and Divestiture: – Highway Component – Border Crossing Transportation Initiative Policy: – Intelligent Transportation Systems Initiative Transportation Planning Modal Integration Initiative					
-Total Grants						
- Total SHIP Contributions	35,064	66,918	223,848	223,848	199,205	24,643
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	35,064	66,918	223,848	223,848	199,205	24,643
- Other BL						
16) Total TPP	35,064	66,918	223,848	223,848	199,205	24,643
17) Comments on Variances: Delays have been experienced in negotiating and completing contribution agreements with potential recipients.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation of all three SHIP components is currently being undertaken and is expected to be complete in spring 2006.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Northumberland Strait Crossing subsidy payment						
2) Start Date: April 1, 1997		3) End Date: April 1, 2032		4) Total Funding: \$376.4 million		
5) Description of Transfer Payment Program: Subsidy payments are made to bridge operator to honour constitutional obligations to provide a transportation link between Prince Edward Island and the mainland.						
8) Objective(s), expected result(s) and outcomes: Federal funding is provided for continuous and efficient year-round transportation of people and goods between Prince Edward Island and the mainland to support an efficient, integrated and accessible transportation system.						
7) Achieved results or progress made: Subsidy payments have been made to the bridge operator and an efficient year-round transportation service was offered.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Programs and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions						
- Total Other Transfer Payments (S)	48,956	51,147	51,800	51,779	51,779	1
15) Total for BL	48,956	51,147	51,800	51,800	51,779	1
- Other BL						
16) Total TPP	48,956	51,147	51,800	51,779	51,779	1
17) Comments on Variances: Nil						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: This is a statutory payment and therefore no evaluation is planned.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Outaouais Road Agreement						
2) Start Date: January 7, 1972	3) End Date: No sunset clause		4) Total Funding: \$29.2 million over the years 2005-06 to 2008-09			
5) Description of Transfer Payment Program: Contributions to the Province of Quebec related to the Outaouais Roads Development Agreement toward highway improvements are made to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional and industrial development and tourism.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: These federal contributions are for highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety, while encouraging regional, industrial development and tourism. As a result, the National Capital transportation system will be improved by reducing congestion and improving safety to support an efficient, integrated and accessible transportation system.						
7) Achieved results or progress made: The department completed Phase 1 of the McConnell-Laramée project in Gatineau that will link Highway 50 to Saint-Joseph Boulevard and completed a 12 km bypass on Highway 50 in Buckingham.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Variance(s) between 10 and 12
14) Business Lines (BL)	Program and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions	2,302	5,129	2,632	6,491	6,490	(3,858)
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	2,302	5,129	2,632	6,491	6,490	(3,858)
- Other BL						
16) Total TPP	2,302	5,129	2,632	6,491	6,490	(3,858)
17) Comments on Variances: Primarily due to additional construction on the McConnell/Lamarée Boulevard in Gatineau.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: An evaluation was conducted in 2005 and is close to completion. Results will be reported in the next DPR.						

Continued on next page...

Table 11: Details on Transfer Payments Programs (continued)

1) Name of Transfer Payment Program: Port Divestiture Fund						
2) Start Date: April 1, 1996		3) End Date: March 31, 2006		4) Total Funding: \$175 million		
5) Description of Transfer Payment Program: Contributions for the divestiture of regional/local ports to local stakeholders.						
6) Objective(s), expected result(s) and outcomes: The objective of the Port Divestiture Program is to facilitate the divestiture process by providing new port owners with sufficient resources to ensure continued operation of the port. It is expected that safety and operating standards will be maintained at transferred ports. An evaluation is scheduled at the end of the program, March 31, 2006.						
7) Achieved results or progress made: As of March 31, 2005, Transport Canada had divested 459 of its original 549 ports (84%) and had saved taxpayers an estimated \$165 million that would otherwise have been spent on the ports.						
(\$ thousands)	8) Actual Spending 2002-03	9) Actual Spending 2003-04	10) Planned Spending 2004-05	11) Total Authorities 2004-05	12) Actual Spending 2004-05	13) Spending Variance
14) Business Lines (BL)	Programs and Divestiture					
-Total Grants						
- Total Contributions	22,102	1,697	42,500	44,151	17,840	24,660
- Total Other Transfer Payments						
15) Total for BL	22,102	1,697	42,500	44,151	17,840	24,660
Other BL						
16) Total TPP	22,102	1,697	42,500	44,151	17,840	24,660
17) Comments on Variances: Agreements were not reached with all ports that were planned for divestiture in 2004-05. In some cases, delays were due to provincial government positions while, in other cases, outstanding issues between the entity and TC remain to be resolved. Negotiations are continuing.						
18) Significant Evaluation Findings and URL to last evaluation: The evaluation conducted in 2003-04 found that the program is aligned with federal government and departmental policies and priorities. It also found that, although divestiture rates are below targets due to unanticipated issues, the program has made significant progress in the divestiture of regional/local ports. The evaluation also found that the program was successful in considering the economic and social interests of local communities. For details on the evaluation, see website at http://www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/reports/2003%20-%202004.htm .						

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005

Response to Parliamentary Committees
Nil
Response to the Auditor General
Commissioner for the environment and sustainable development annual report – Fall 2004
<p><u>Chapter 1</u> - International Environmental Agreements, including the <i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i> (MARPOL).</p> <p>1.78 Recommendation. Transport Canada should define the environmental performance and results expectations that ocean oil pollution prevention and surveillance programs can reasonably achieve.</p> <p>Department's response. Transport Canada accepts the recommendation.</p> <p>Transport Canada recognizes that it does not have the ability to monitor all ships at all times while in waters under Canadian jurisdiction, and is therefore not capable of calculating the actual total quantities of pollutants being discharged intentionally or otherwise. Instead Transport Canada will use the results of existing inspection investigation and aerial surveillance programs as indicators of environmental performance by the shipping industry. Transport Canada does intend to provide better reporting on the programs that are in place to implement the oil pollution prevention regulations. Reporting for the 2004 season to be completed by the fall of 2005.</p> <p>http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20041001ce.html - ch1hd4c</p> <p><u>Chapter 4</u> - Assessing the Environmental Impact of Policies, Plans and Programs</p> <p>Given that the recommendations were addressed to the government as a whole, Transport Canada has provided input to the Canadian Environmental Assessment Agency, which prepared the government response to the recommendations.</p> <p><u>Chapter 6</u> - Environmental Petitions</p> <p>6.110 Recommendation. Transport Canada, which will administer the project office for the payroll deduction program, should evaluate the costs relative to the benefits achieved before further expanding the program.</p>

Continued on next page...

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005 (continued)

Response to the Auditor General (continued)

Transport Canada's response. The department accepts the recommendation. Transport Canada, as the project lead for the transit pass program will continue to ensure that the cost benefits of the program are reviewed prior to full implementation.

As part of the pilot project evaluation, Transport Canada and the working group evaluated the costs and benefits of the project. The decision to move forward and expand the pilot project to the National Capital Region was based on a careful review of the costs with Public Works and Government Services Canada.

Once the transit pass program is implemented in the National Capital Region, Transport Canada will undertake a full cost-benefit analysis by fall 2005 before expanding such a program across Canada.

<http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20041006ce.html - ch6hd4a>

Chapter 5 - Fisheries and Oceans (F&O) Audit re: Salmon Stocks, Habitat and Aquaculture

References made about TC in the chapter but no recommendations aimed at TC.

Auditor General November 2004 report

Chapter 7 - Process of responding to parliamentary Order Paper Questions

References made about TC in the chapter but no recommendations aimed at TC.

Auditor General February 2005 report

Chapter 2 - Transport Canada-Overseeing the National Airports System

Transport Canada has responded. The department agrees with our recommendations and has indicated the actions it plans or has under way to address them.

2.55 Recommendation. Transport Canada should clarify how it will continue overseeing the long-term viability of the NAS once the data from the Airports Rent Policy Review becomes obsolete. In particular, it should determine what data to collect, who will collect it, how often, and how it will be collected, and how the results will be used.

Transport Canada's response. To determine if policies and frameworks are working as intended and to provide "early warning" indicators of potential financial trouble at an airport, the department intends to build upon the work it did assessing the long-term viability of the leased NAS airports for the Rent Policy Review. To facilitate this, the existing forecast model would be updated, on an ongoing basis, with current financial and traffic data.

Continued on next page...

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005 (continued)

Response to the Auditor General (continued)

2.56 Recommendation. Transport Canada should develop a comprehensive strategy for responding in the event that an airport authority encounters serious financial difficulty. In particular, the strategy should state who in the department would assume primary responsibility, when the department would intervene and the methods it would use, and the legal limits of the intervention.

Transport Canada's response. Transport Canada concurs. As noted in the department's discussion paper, serious financial difficulty can arise from a variety of underlying causes, which may accordingly require different skill sets (finance and accounting, policy, operations, etc.). The department will develop a variety of case scenarios to ensure it can

- (i) assign primary responsibility in any foreseeable case;
- (ii) marshal the necessary information for decision makers to decide whether to intervene, and if so, how; and
- (iii) identify the legal and financial authorities the department has or would have to obtain for such a case.

2.65 Recommendation. Transport Canada should

- develop a framework identifying the airports whose performance it wants to measure; what it needs to measure; what data it needs to collect, who will collect it, how it will be collected, and how often; how it will use the results; and how it will report on the performance;
- have the framework approved by departmental executives; and
- start as soon as possible collecting data, measuring the airports' performance and reporting on the results.

Transport Canada's response. Transport Canada recognizes the importance of developing and implementing a performance-monitoring framework. This was reflected in early drafts of a proposed legislative framework for airports (2003). To ensure that airport business dynamics and data availability are taken into consideration, this project would be developed in consultation with the relevant airports to identify and prioritize appropriate performance measures. The department will enhance its data gathering capabilities, as well as determine the best approach to report the results.

<http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/20050202ce.html>.

External Audits (note: these refer to other external audits conducted by the Public Service Commission or the Office of the Commissioner of the Official Languages or the Official Languages Branch of the Public Service Human Resources Management Agency).

Nil

Continued on next page...

Table 12: Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for FY 2004-2005 (continued)

Internal Audits or Evaluations

Internal audits completed by Audit and Advisory Services and approved by the Audit and Review Committee in 2004-05:

- Audit of Canadian Business Aviation Association (CBA) Contribution Program
- Audit of Ports Divestiture Fund Program
- Audit of Gross Revenue Charges received from Canada Port Authorities
- Recipient Audit of Privately Owned and Federally Operated Ferry Services for both Northumberland Ferry Ltd and CTMA Traversier Ltee
- Audit of Canadian Port Authorities (CPA) Compliance Framework
- Audit of External Reporting - Financial Statements
- Audit of Aircraft Parts Inventory
- IM/IT Strategic Planning Process
- Audit of Non-navigational Seaway Assets - Revenue and Management Expenses
- Audit of the National Safety Code Contribution Program
- Audit of Contribution Agreement - Mulgrave / Port Hawkesbury Wharves

More information is available at <http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm> .

Internal evaluations completed by Departmental Evaluation Services in 2004-05:

- Evaluation of the Contribution Program for the Danish and Icelandic Joint Financing Agreements
- Evaluation of Transport Canada's Funding of Remote Airports
- Evaluation of TC's Contributions to Ridley Terminals
- Evaluation of Transport Canada's Funding to the Transportation Association of Canada (TAC)
- Formative Evaluation of Transport Canada's Web Presence

<http://www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/reports/2004%20-%202005.htm> .

Table 13: Sustainable Development Strategies (SDS)

Department: Transport Canada	
Points to address	Departmental Input
1. What are the key goals, objectives, and/or long-term targets of the SDS?	<p>TC has seven strategic challenges:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices 2. Enhance innovation and skills development 3. Increase system efficiency and optimize modal choices 4. Enhance efficiency of vehicles, fuels, and fuelling infrastructure 5. Improve performance of carriers and operators 6. Improve decision-making by governments and the transportation sector 7. Improve management of Transport Canada operations and lands.
2. How do your key goals, objectives and/or long-term targets help achieve your department's/agencies' strategic outcomes?	<p>Transport Canada's seven strategic challenges reflect the key results that the department intends to influence. Within these seven challenges there are 32 commitments and 173 targets where the department will focus its efforts for the 2004-2006 period. This is in direct support of the department's strategic outcomes to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ensure high standards for a safe and secure transportation system; • Contribute to Canada's economic growth and social development; and, • Protect the physical environment <p>The strategy also addresses key federal priorities such as climate change, clean air, clean water, and contaminated sites.</p>
3. What were your targets for the reporting period?	The strategy identifies a total of 173 targets, which are reported on an annual basis.
4. What is your progress to date?	<p>Over 85% of the 173 targets are either complete or on-track. A detailed SDS Progress Report is compiled each year and posted online at http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm.</p>
5. What adjustments have you made, if any?	<p>Minor adjustments to how performance measures are reported in commitment 2.1 (Intelligent Transportation Systems (ITS) Research and Development and ITS Deployment and Integration Plan) were made in order to gain more of an accurate status as to the progress of the targets. These adjustments are noted within the SDS Progress Report.</p>

Table 14: Procurement and Contracting

Department/Agency: Transport Canada	
Points to address:	Organization's Input:
1. Role played by procurement and contracting in delivering programs	The department uses procurement and contracting to obtain expertise in support of existing ongoing programs in areas such as informatics, auditing and language training. In addition, the department contracts for the specialized services of experts to undertake a variety of ad hoc studies and projects. This expertise is not available in-house and includes the services of consultants in the fields of finance, policy, environmental issues, science and technology, and so on. Services obtained under contract are often instrumental in ensuring that the department meets its operational requirements.
2. Overview of how the Department manages its contracting function.	<p>The department operates in a decentralized environment with designated departmental procurement specialists in Headquarters (HQ), and the Regions who have full contracting authority. Low dollar value procurement authority has been delegated to Responsibility Centre Managers throughout the department so that they can meet most of their acquisition needs quickly and with minimal administrative burden. A few organizations in HQ also have specific limited contracting authority for specialized requirements such as the purchase of aircraft parts, vehicles and parts for testing purposes, informatics professional services and management consulting services. In addition, Transport Canada uses the services of PWGSC to procure goods exceeding \$5K that are not available under a standing offer, and certain types of services (e.g., audio-visual production).</p> <p>Most Responsibility Centre Managers have use of a departmental acquisition card for purchases up to \$5K.</p> <p>Contracts are created using the department's automated contracting system, which is based on Oracle software.</p> <p>Transport Canada uses MERX, the federal government's electronic tendering system to advertise most procurement opportunities exceeding \$25K.</p> <p>A Contract Review Committee has been established in Headquarters and in each Region to review and challenge certain types of contracting situations such as proposed sole source contracts exceeding \$25K, unauthorized contracting actions, and some amendments. The regional Contract Review Committees are limited to reviewing contracts that do not exceed \$10K. The HQ Committee must review all the rest.</p>

Continued on next page...

Table 14: Procurement and Contracting (*Continued*)

<p>3. Progress and new initiatives enabling effective and efficient procurement practices.</p>	<p>Materiel and Contracting Services, part of the Administrative Services Branch, has developed a number of instruments to assist managers with their contracting requirements. These include A Guide to Procurement and Materiel Management that takes the managers through the entire contracting process from the planning stage to contract management, and Materiel and Contracting Services Bulletins on specific contracting issues. These are posted on the Branch's Intranet website.</p> <p>In addition, the department has developed a number of training courses for managers on contracting in TC, developing Terms of Reference, and managing contracts.</p> <p>New Course: Bid Evaluation.</p> <p>New Guideline: Selecting Conference Facilities</p> <p>Transport Canada has exceeded its targets for contracting with Aboriginal suppliers pursuant to the Procurement Strategy for Aboriginal Business for the past few years.</p>
--	---

Table 15: Service Improvement Initiative (SII)

Transport Canada continues to provide exemplary service to Canadians. During the past five years, the emphasis concerning the Service Improvement Initiative was put on the implementation of on-line methods of interacting with the department.

Transport Canada had developed a strategic plan for its web presence that spans both Internet and Intranet sites. The vision behind this plan is to provide quick and easy access to the broadest range of credible information, trusted tools and services related to transportation issues.

In March 2004, Transport Canada evaluated and measured the current state of its web presence from the perspective of different stakeholders, including the Canadian general public, stakeholders within Transport Canada and others.

Overall, respondents are quite satisfied with the site

Overall, the vast majority of survey participants said the site met or exceeded their expectations in terms of the information and service they received. While they clearly felt there was room for improvement in terms of organization of the information and navigation of the site, on the whole they felt the site was meeting their needs reasonably well. Most respondents were somewhat or very satisfied with the site (59% giving a rating of 4 or 5 on a 5-point scale). Approximately one quarter expressed a neutral opinion (24% give a rating of 3).

Another study evaluated Transport Canada's Internet site through the messages sent by members of the Canadian general public using the Transport Canada website. Nearly 60 percent of all inquiries concern rules and regulations of some sort. Questions concerning acts, regulations, and standards, questions concerning emergencies and health and safety regulations, as well as questions about the licensing and registration of land, air, and marine vehicles are the most common.

Building on these evaluations and through continued introduction of on-line methods of interacting with the Department, Transport Canada continues to work on enhancing its citizen-focused services and its relationships with customers and suppliers, pursuant to the objectives of the Government On-line (GOL) initiative. In an effort to look for cost savings, increased productivity, consistency and a reduction in "reinventing the wheel" by all departments acting in isolation, the department has and continues to participate in horizontal initiatives.

Continued on next page...

Table 15: Service Improvement Initiative (SII) *(continued)*

For example, Transport Canada is one of four lead departments in the development of the Government of Canada Marketplace, which will increase our electronic commerce capacity. This initiative will put suppliers of goods and services in an electronic catalogue for federal government purchasing agents, allowing small, medium and large sized enterprises throughout Canada with an opportunity to supply goods and services to the Government of Canada, through an electronic mechanism. A first phase of this initiative has enabled Transport Canada to offer clients web-based options for paying bills (iReceivables) and purchasing publications and other multi-media products (iStore). Options are under consideration to expand the available products and services.

Work also continues on implementing transactional services such as allowing clients and stakeholders to apply, review and purchase licensing and permitting services online.

Other client satisfaction surveys will be conducted in the future to measure how service has improved in the department, but no firm date has been set at this time.

Table 16: Horizontal Initiatives

In 2004-05, Transport Canada was involved in the following horizontal initiatives as either the lead or as a partner:

1. Marine Security Horizontal Initiative (Lead)
2. Road Safety Vision 2010 Horizontal Initiative (Lead)
3. Canada Strategic Infrastructure Fund (partner)
4. Border Infrastructure Fund (partner)

For further information on the first two above-mentioned horizontal initiatives, please see http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_e.asp.

Table 17: Travel Policies

Transport Canada follows and uses Treasury Board Secretariat Travel policies parameters.

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

4.1 Management Agenda

In the 2004-2005 Report on Plans & Priorities, Transport Canada refocused its management agenda to pursue appropriate actions to strengthen and integrate its management agenda, in keeping with *Results For Canadians* and the *Management Accountability Framework*.

For more information on *Results for Canadians* see: http://www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_e.asp
For more information on the Treasury Board's Management Accountability Framework see: http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp.

Accordingly, to move toward management excellence, the department has been pursuing activities to increase its management capacity and, most importantly, integrate the ten management principles of excellence (elements) stated in the *Management Accountability Framework*. While pursuing progress on all ten elements, Transport Canada had stated it would specifically focus on strengthening its capacity in the following areas: *Accountability, People, Stewardship, and Values and Ethics*.

However, to ensure that the essential conditions such as internal coherence and alignment to outcomes are in place for providing effective strategic direction, support to the Minister and Parliament, and the delivery of results, it was subsequently agreed that the *Governance and Strategic Directions* element of the *Management Accountability Framework* would also be key.

As a result, in 2004-05, Transport Canada redrafted its Vision, Mission and Strategic Objectives to ensure they remain an accurate and meaningful reflection of our corporate direction and goals. An added value of this new mission and vision is that it also sets the foundation to move forward in a way that integrates the principles of modern management.

Towards Management Excellence

As mentioned above, the department has now started to assess its status against the *Management Accountability Framework* through an annual self-evaluation using the previous Modern Comptrollership capacity assessment as a baseline. As a result, Transport Canada now has a baseline from which it can demonstrate ongoing progress against most elements of the *Management Accountability Framework*. While additional work to further improve its management capacity remains to be done, the challenge will be to keep pursuing these improvement plans while responding to other departmental and government priorities.

An important first step has been the initiation of an ongoing dialogue across the department in regards to how best achieve management excellence. As a result of these discussions, Transport Canada has developed an Action Plan to identify improvement opportunities against each element of the *Management Accountability Framework*, and specifically against the four initial priorities identified in the 2004-2005 Report on Plan and Priorities. While implementation of the Action Plan is in its early stages, a concerted effort to raise awareness, with employees and managers, was undertaken through learning events, briefings, the addition of *Management Accountability Framework* related information to TC management courses and the development of other tools, such as a dedicated Intranet website.

Accountability

To further improve Transport Canada's capacity to focus on results and strengthen its accountability framework, the development and implementation of an initial Program Activity Architecture (PAA) framework at Transport Canada (TC) will hopefully lead to an improved capacity for the department to present information in a way that is more meaningful to Parliament and Canadians. As well, the PAA has provided the basis for the department to improve linkages between financial and non-financial information to support informed decision-making, while driving organizations within TC to develop their performance frameworks. Although significant progress has been made in 2004-05 to set the stage for improved reporting on results and horizontal reporting, the exercise is not completed yet. As a result, activities to fully integrate the PAA in the way we plan, allocate and reallocate resources, set priorities, and report internally will continue over the next several years. As well, the examination and development of a corporate risk profile for the department is continuing.

TC's internal audit resources strengthen the management accountability and promote effective management through control and management frameworks. The internal audit function is continuing to develop its services in line with the proposed new Internal Audit Policy. Risk-based audit plans are developed every year and approved by the Audit and Review Committee. This will be further enhanced for 2005-06. All audit recommendations have management action plans. Completed internal audits are posted on the Transport Canada website. The highest priority areas are monitored and follow-up is incorporated into the annual audit plan as appropriate. An annual report is prepared each year and approved by the Deputy Minister before posting on Transport Canada's Internet.

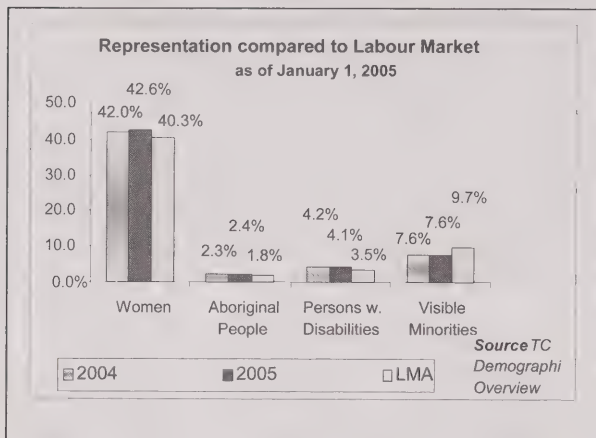
People

In 2004-05, Transport Canada developed and put in place an implementation strategy for the introduction of the new *Public Service Modernization Act*. Its strategy is phased to align with the coming into force of the various parts of the legislation. Five intradepartmental implementation committees were established for each of the major challenges, and include line management, Human Resources staff, unions and regional representation. In order to meet the requirements for the April 1, 2005 coming into force of the new *Public Service Labour Relations Act* and amendments to the *Financial Administration Act*, particular emphasis this year was placed on learning activities to further develop the expertise of labour relations professionals to provide guidance and advice to their clients, and training TC managers to exercise their delegation in accordance with the new legislation. In addition to successfully implementing this first phase, the department positioned itself for the coming into force of the *Public Service Employment Act* in December 2005.

A workforce that is reflective of Canada

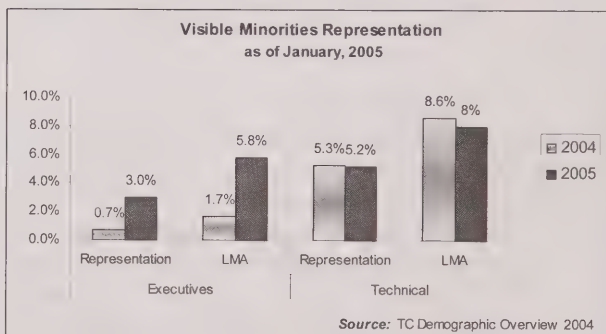
Throughout the planning period, TC continued to improve its Diversity Strategy to respond to its commitment of ensuring a workforce that is reflective of Canada. To measure progress, TC is using the Equity Continuum which is a tool that measures the way an organization approaches

diversity in its workplace, using a scale from 1 to 5. A benchmark of 2.5 on the Equity Continuum was independently determined in 2003. TC's goal is to reach a rating of 4 out of 5 by 2008. As per TC's Diversity Strategy, the Diversity Climate Survey will be conducted in 2005-06 and finally in 2008 to determine the progress of the department along the Equity Continuum.



Transport Canada's representation remained fairly stable over the last year in all Employment Equity categories. Overall, the department is meeting Labour Market Availability statistics in three of the four Employment Equity groups. However, Visible Minorities is still the area where the department needs to improve. Transport will, through its development of a more integrated human resources/business planning process, progress toward the achievement of Embracing Change objectives, particularly within the department's executive cadre. A key commitment for all executives' performance accords has been agreed upon for fiscal year 2005-06 to that effect.

As in previous years, Transport Canada's biggest challenge has been in Visible Minorities representation in the Executive and Technical^a categories. Although no progress was made in the representation in the Technical category, significant progress was made in the Executive category as representation increased to three per cent from 0.7 per cent. TC will continue its effort in these categories to address the gaps.



An organization that is respectful of official language requirements

The department continues its efforts to meet its official languages obligations through its Official Languages Strategy. As part of this strategy, a number of initiatives were undertaken to improve Official Languages (OL) management and the linguistic duality of the department. Such initiatives include: the development and implementation of policies and directives; the modification of the OL module of Transport Canada's human resources information

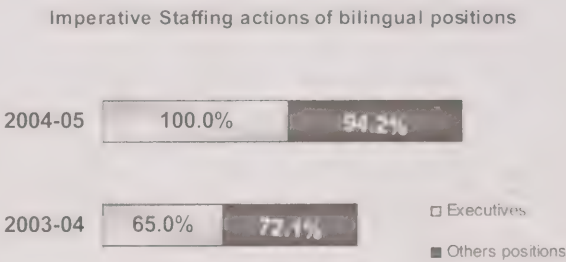
^a Technical category includes: Aircraft Operations; Engineering & Scientific support; Electronics; General Technicians; Social Science support; Technical Inspection

management system to capture indicators from the new Treasury Board policies that came into effect April 1, 2004; and the development of tools and workshops.

As indicated in its 2004-05 Reports on Plans and Priorities, Transport Canada completed a survey of its restricted clientele (specific group or category of clients) to measure the demand for services in either official language at all Transport Canada Centres. The results were communicated to the Public Service Human Resources Management Agency of Canada in early January 2005. The department awaits confirmation regarding the effective date of the revised linguistic obligations. Also awaited is a decision from the Public Service Human Resources Management Agency of Canada regarding the proposed methodology to determine the linguistic obligations for airports that TC owns and operates.

Also, the department initiated a review of supervisory positions with the objective of increasing the number of bilingual supervisory positions within bilingual regions. As of December 2004, 456 positions were classified as bilingual positions compared to 443 in 2003.

At the end of March 2005, 83.4 per cent of supervisors in bilingual regions met the language requirements of their positions and an additional 6.2 per cent are excluded from meeting it. Languages training plans have been developed for incumbents of supervisory positions that are not fully meeting the language requirements of their positions. The number of Executives meeting the CBC proficiency levels significantly improved from 87.5 per cent in March 2004 to 94.9 per cent in March 2005.



Source: TC Human Resources Information Management System

Following the new Treasury Board official languages policies and directives that came into effect April 1, 2004, TC updated its policy framework to ensure that non-imperative staffing actions for bilingual positions were used only in exceptional circumstances. As a result, bilingual imperative staffing actions increased in 2004-05.

For more information on Transport Canada’s initiatives and performance on Official Languages, refer to TC’s 2004-05 Annual Review on Official Languages.

Stewardship

Transport Canada continues to improve administrative efficiencies and controls over the financial and physical protection of Transport Canada assets and improvements continue to be made to further enhance the department’s capacity to provide a comprehensive, integrated source of financial information on programs and activities. This ensures that internal stakeholders will have reliable and relevant information on the resources required to achieve program results and

to measure program performance. To attain these objectives, a data warehouse and modern business intelligence tools have been implemented but improvements will be required to take advantage of the financial information in the warehouse and link it to non-financial information prior to decision-making.

Transport Canada has also responded to the Government Information Policy by a detailed action plan to implement the Government of Canada Management of Government Information Policy over the next 24 months. This plan will result in improved management of information throughout its lifecycle and in turn facilitate access to timely information in both paper and electronic formats.

An example of integration of corporate information systems and controls is Transport Canada's implementation of an electronic routing and approval of purchasing transactions by delegated managers that ensures approval details are recorded and saved within the system for control purposes. In addition, new budgeting tools have improved financial management processes by streamlining monthly budget and forecast reviews and providing one common source of integrated data. New tools have also been implemented that serve to improve the quality and availability of information available to decision makers.

Transport Canada is working to enhance its citizen-focused services and its relationships with customers and suppliers, pursuant to the objectives of the Government On-line initiative. In an effort to look for cost savings, increased productivity, consistency and a reduction in "reinventing the wheel" by all departments acting in isolation, the department is also participating in horizontal initiatives. For example, Transport Canada is participating as one of four lead departments in the development of the Government of Canada Marketplace, which will increase our electronic commerce capacity. This initiative will put suppliers of goods and services in an electronic catalogue for federal government purchasing agents.

As a measure of positive external stakeholder satisfaction with on-line services, Use of Transport Canada's Internet-based transaction portal <http://www.tc.gc.ca/transact/> as steadily increased since it was implemented in June 2004. This portal provides external clients with secure, on-line access to Transport Canada products and services such as multi-media products and marine license applications for small commercial vessels. In addition, clients can review account and billing information and make payments on-line via credit card.

Values and Ethics

Values and Ethics initiatives at Transport Canada are based on three pillars to help employees in making decisions in an ethical manner: (1) communication (2) learning and (3) advice. On the communication pillar, TC has issued reminders of the code to all its employees as well as published other information designed to help employees in ethical decision-making. Employees are supported by a departmental values and ethics website that provides information to all employees as well as links to appropriate sites.

On the learning pillar, training modules have been developed and are being delivered. Transport Canada has also established a new process for informing external to government candidates for

positions within the department of the values and ethics code. The development of guidelines for the acceptance of gifts and hospitality for use by all employees is under development as well as guidelines for employees serving on board of directors. All these initiatives contribute to establishing a values-based culture at Transport Canada where employees are guided in their work by a balanced framework of public service values.

4.2 Our co-delivery partners

Transport Canada works in cooperation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues in the delivering of programs and services aiming to achieve its strategic outcomes (see Section 1.3.3) for the benefit of Canadians.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities, for example: Agriculture and Agri-Food Canada, Canada Border Services Agency, Canadian Food Inspection Agency, Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Transportation Appeal Tribunal of Canada, Department of National Defence, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and Transportation Safety Board.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system. For example: Air Canada, Algoma Central Marine, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, CP Rail, Canadian manufacturers of aviation equipment, Canadian National Railway Company, Canada Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, VIA Rail, and WestJet.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety: Association of Canadian Port Authorities, Air Transport Association of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Chemical Producers' Association, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Chamber of Maritime Commerce, Chamber of Shipping of British Columbia, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Motor Coach Canada, National Transportation Week, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Tourism Industries Association of Canada, Transportation of Dangerous Goods General

Policy Advisory Council, Intelligent Transportation Systems Society of Canada, Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, unions, and vehicle manufacturers associations.

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations. These include: Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Civil Aviation Organization, International Maritime Organization, International Oil Pollution Compensation Fund, North Atlantic Treaty Organisation, U.S. National Highway Traffic Safety Administration, Organization for Economic Cooperation and Development, United Nations (UN) Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, UN Economic Commission of Europe Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, UN Commission on International Trade Law, European Civil Aviation Conference, World Trade Organization, World Road Association, International Labour Organization, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Administration, U.S. Federal Railway Administration and U.S. Transportation Security Administration.

4.3 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Website:

<http://www.tc.gc.ca/en/menu.htm>

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:

Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:

Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairie and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region

620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

INDEX

A

Advanced Technology Vehicles Program · 41
Advisory Committee on Accessible Transportation · 8, 21
Air Sector Monitoring · 7, 17
Airport Federal Space Review · 9, 23
Airport Lease Management · 9, 23
Airport Legislation · 9, 22
Airport Rent Policy Review · 9, 22
Airport Risk Management · 9, 23
Airports Capital Assistance Program · 9, 23, 75
Aviation Third Party War Risk Liability Insurance · 8, 19

B

Border Infrastructure Fund · 25

C

Canada Marine Act · 20
Canada Strategic Infrastructure Fund · 25
Canada Transportation Act · 14, 21
Clean Air Initiatives · 13, 42
Climate Change Plan · 38
Contaminated Sites · 13, 42

E

Electronic Collection of Air Transportation Statistics · 8, 19

F

Federal Hopper Car Fleet · 8, 20
Freight Efficiency and Technology Initiative · 40
Freight Efficiency Program · 40

G

Governance of Federal Bridges · 10, 26
Great Lakes – St. Lawrence Seaway Study · 26

I

Intelligent Transportation Systems · 11, 28, 76
Intermodal Freight · 8, 20
International Air Transportation Policies · 7, 18

L

Liberalization of Air Bilateral Agreements · 7, 18

M

Mandate · 6
Marine Navigational Services Study · 11, 27
Mission · 5
Moving On Sustainable Transportation · 41

N

National Highway System · 25

O

One-Tonne Challenge · 39

P

Partners · 98
Port Divestiture · 10, 26, 81

R

Regional and Small Airports Study · 8, 19

S

Science and Technology/Research and
Development · 11, 27
Shortsea Shipping Initiatives · 8, 20
Skills Development · 28
St. Lawrence Seaway Disposal of Surplus
Land · 27
Strategic Environmental Assessment · 13, 42
Strategic Highway Infrastructure Program ·
24, 76
Strategic Outcomes · 6
Sustainable Development strategy · 12, 38

T

Trade Policy · 21
Transportation of dangerous goods · 12, 29,
30, 63

U

Urban Transportation Showcase Program ·
41

V

Vision · 5

Programme stratégique d'infrastructures routières · 27, 81	R
Réseau routier national · 28	S
Science et technologie/Recherche et développement · 12, 31	
Sites contaminés · 14, 47	
Stratégie de développement durable · 13, 43, 90	
Sur la route du transport durable · 46	
Surveillance du secteur du transport aérien · 7, 19	
Systèmes de transport intelligents · 12, 31, 81	T
Transport des marchandises dangereuses · 13, 33, 69	
Transport intermodal des marchandises · 8, 23	V
Vision · 5	

Index

A	Aliénation des wagons-trémiés affectés au transport du grain · 9, 22 Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre · 8, 21
C	Cession des biens excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent · 30 Cession des ports · 11, 29 Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien · 8, 21 Comité consultatif sur le transport accessible · 9, 24
E	Etude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports · 8, 21 Etude sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent · 30 Etude sur les services à la navigation maritime · 12, 30 Evaluation environnementale stratégique · 14, 47 Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires · 9, 25
F	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 29 Fonds sur l'infrastructure frontalière · 28
G	Gestion des baux des aéroports · 10, 26 Gestion des ponts fédéraux · 11, 29 Gestion du risque aux aéroports · 10, 26
I	Initiative en matière d'efficacité et de technologie du transport des marchandises · 45 Initiatives de transport maritime à courte distance · 9, 23 Initiatives sur l'air pur · 14, 48
L	Le Défi d'une tonne · 44 Législation des aéroports · 9, 25 Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien · 7, 20 <i>Loi maritime du Canada</i> · 22 <i>Loi sur les transports au Canada</i> · 16, 23
M	Mandat · 6 Mission · 5
O	Objectifs stratégiques · 6
P	Partenaires · 104 Perfectionnement des compétences · 32 Plan sur le changement climatique · 44 Politiques commerciales · 24 Politiques sur le transport aérien national et international · 8, 20 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 10, 26, 80 Programme de démonstration en transport urbain · 46 Programme de véhicules à technologie de pointe · 47 Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises · 45

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	ADRESSE POSTALE : Transports Canada Place de Ville, tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5 TELEPHONE : (613) 990-2309 Télécopieur : (613) 954-4731 Centre des services de bibliothèque et de recherche : Téléphone : (613) 998-5128
RÉGION DE L'ATLANTIQUE 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6 Téléphone : (506) 851-7316	RÉGION DU QUÉBEC 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : (514) 633-2714
RÉGION DE L'ONTARIO 4900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : (416) 952-2170	RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : (204) 984-8105
RÉGION DU PACIFIQUE 620-800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : (604) 666-3518	

4.2 Nos partenaires (suite)

Organismes internationaux - pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport - Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation, (Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Organisation de coopération et de développement économiques, Sous-comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses de l'OCDE, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, Conférence Européenne de l'aviation civile, Organisation mondiale du commerce, Association mondiale de la Route, Organisation internationale du Travail, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Administration, U.S. Federal Railway Administration et U.S. Transportation Security Administration.

Transports Canada travaille en coopération avec des centaines d'autres organisations ayant un intérêt dans les enjeux du transport pour la prestation de ses programmes et services visant à atteindre ses objectifs stratégiques (se reporter à la Section 1.3.3) au bénéfice des Canadiens.

Autres organismes fédéraux - organismes dont les programmes et les services sont susceptibles d'être touchés par les activités de transports - Agriculture et Agroalimentaire Canada, Agence des services frontaliers du Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, administrations portuaires canadiennes, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Commission canadienne de sécurité nucléaire, Service canadien du renseignement de sûreté, Office des transports du Canada, Tribunal d'appel des transports du Canada, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, administrations de pilotage, Sécurité publique et Protection civile Canada, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports.

Administrations provinciales, territoriales et municipales - surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que la prestation conjointe du programme concernant le transport des marchandises dangereuses (TMD).

Entreprises du secteur des transports - qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport. Exemples : Air Canada, Algoma Central Marine, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadian Pacific Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, VIA Rail Canada et WestJet.

Organismes et associations - qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité - Association des administrations portuaires canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Semaine nationale des transports, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Association de l'industrie touristique du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TDG, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

L'approbation sont enregistrés et sauvegardés dans le système en vue du contrôle, constitue un exemple de l'intégration des systèmes d'information et de contrôle ministériels. De plus, de nouveaux outils budgétaires ont amélioré le processus de gestion financière en rationalisant l'examen des budgets mensuels et des prévisions et fournissent une source complète de données intégrées. De nouveaux outils ont aussi été déployés pour améliorer la qualité et la disponibilité de l'information offerte aux décideurs.

Transports Canada travaille à l'amélioration de ses services axés sur les citoyens et des ses relations avec ses clients et fournisseurs, conformément aux objectifs de l'initiative (gouvernement en direct. Dans le cadre d'un effort pour rechercher des économies, une productivité accrue et l'uniformité, et pour éviter de « réinventer la roue » comme tous les ministères agissant dans l'isolement, le Ministère participe aussi à des initiatives horizontales. Par exemple, Transports Canada participe en qualité de l'un des quatre ministères qui ont à piloter le Projet de marché en direct du gouvernement du Canada qui augmentera sa capacité en termes de commerce électronique. Cette initiative recensera les fournisseurs de biens et des services dans un catalogue électronique à l'usage des acheteurs du gouvernement fédéral.

En guise de mesure de la satisfaction des parties externes à l'égard des services en direct, la fréquentation du portail de transactions sur Internet de Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/transport>, a régulièrement augmenté depuis son déploiement en 2004. Ce portail fournit aux clients externes un accès protégé en ligne aux produits et services de Transports Canada tels que les produits multimédias et les demandes de permis maritimes pour les petits bâtiments commerciaux. De plus, les clients peuvent consulter les renseignements relatifs aux comptes et à la facturation et effectuer des paiements en ligne au moyen d'une carte de crédit.

Valeurs et éthique

Les initiatives sur le plan des valeurs et de l'éthique de Transports Canada sont fondées sur trois piliers aidant les employés à prendre des décisions de façon éthique : (1) communications (2) apprentissage et (3) conseils. Au chapitre du pilier des communications, TC a diffusé des rappels du code auprès de tous ses employés et publié d'autres renseignements visant à aider les employés à prendre des décisions éthiques. Les employés ont le soutien d'un site Web sur les valeurs et l'éthique du Ministère qui propose de l'information à tous les employés ainsi que des liens vers des sites Web connexes.

Au chapitre du pilier de l'apprentissage, des modules de formation ont été développés et sont administrés. Transports Canada a aussi instauré un nouveau processus à l'intention des candidats de l'extérieur du gouvernement à des postes au sein du Ministère pour les informer des valeurs et du code d'éthique. L'élaboration de directives sur l'acceptation de cadeaux et d'hospitalité à l'intention de tous les employés est en cours, ainsi que celle de directives pour les employés siégeant à des conseils d'administration. Toutes ces initiatives contribuent à la création d'une culture axée sur les valeurs au sein de Transports Canada, où tous les employés sont guidés dans leur travail par un cadre équilibré de valeurs de la fonction publique.

La mise en place par Transports Canada de l'acheminement et de l'autorisation électroniques des transactions d'achat effectuées par les gestionnaires délégués, qui assurent que les détails de

l'accès rapide à l'information sous format papier ou électronique.
améliorera la gestion de l'information tout au long de son cycle de vie et facilitera à son heure
gouvernementale du Canada au cours des 24 prochains mois. Ce plan
d'action détaillé pour la mise en œuvre de la politique de gestion de l'information
Transports Canada a aussi réagi à la politique gouvernementale sur l'information par un plan

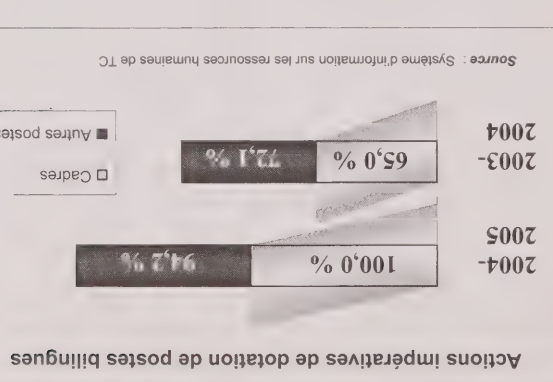
avant de prendre des décisions.
l'information financière se trouvant dans l'entrepôt et l'articuler avec les données non financières
d'atteindre ces objectifs, mais des améliorations seront nécessaires pour tirer profit de
entrepôt de données et des outils d'exploitation des données modernes ont été mis en place afin
produire les résultats des programmes et pour mesurer le rendement des programmes. Un
qu'elles disposeront d'une information fiable et pertinente sur les ressources nécessaires pour
financières sur les programmes et les activités. Cela assure aux parties concernées à l'interne
pour renforcer davantage sa capacité de fournir des sources complètes et intégrées de données
protection physique et financière de ses actifs et des améliorations continuent d'être apportées
Transports Canada continue d'améliorer l'efficacité administrative et le contrôle pour la

Gérance

Canada en matière de langues officielles, consultez le Rapport annuel sur les langues officielles
2004-2005 de TC.
Pour des renseignements supplémentaires sur les initiatives et le rendement de Transports

augmenté en 2004-2005.
des situations exceptionnelles. Suite à cela, les actions de dotation bilingues impératives ont
s'assurer que l'on n'aurait recours à des actions de dotation non bilingues impératives que dans
du Trésor sur les langues officielles le 1^{er} avril 2004, TC a mis à jour son cadre politique afin de
À la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle politique et des nouvelles directives du Conseil

À la fin mars 2005, 83,4 % des
superviseurs des régions bilingues
répondaient aux exigences linguistiques de
leur poste et 6,2 % étaient exemptés de les
satisfaire. Des plans de formation
linguistique ont été élaborés pour les
titulaires de postes de supervision ne
répondant pas pleinement aux exigences
linguistiques de leur poste. Le nombre de
cadres possédant le niveau de compétence
« CBC » a augmenté de façon importante,
de 87,5 % en mars 2004 à 94,9 % en
mars 2005.



La catégorie technique comprend les opérations des aéronefs, le génie et le soutien scientifique, l'électronique, les techniciens divers, le soutien en sciences sociales et l'inspection technique.

Le Ministère a aussi amorcé un examen des postes de supervision avec pour objectif d'augmenter le nombre de postes de supervision bilingues dans les régions bilingues. En date de décembre 2004, 456 postes étaient classifiés bilingues comparativement à 443 en 2003.

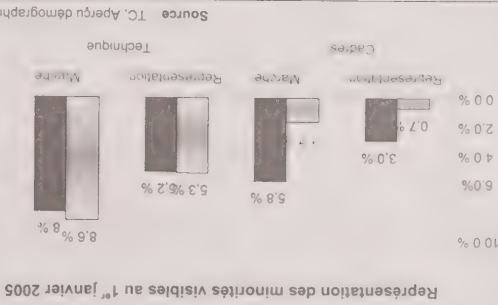
Le Canada en ce qui a trait à la méthodologie d'établissement des obligations linguistiques dans les aéroports que TC possède et exploite.

Le Ministère a aussi amorcé un examen des postes de supervision avec pour objectif d'augmenter le nombre de postes de supervision bilingues dans les régions bilingues. En date de décembre 2004, 456 postes étaient classifiés bilingues comparativement à 443 en 2003.

Tel qu'il est indiqué dans son Rapport sur les plans et priorités de 2004-2005, Transports Canada a effectué une enquête auprès de sa clientèle restreinte (un groupe ou une catégorie spécifiques de clients) pour mesurer la demande de services dans l'une ou l'autre langue officielle dans tous les centres de Transports Canada. Les résultats ont été communiqués à l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada au début de janvier 2005. Le Ministère attend la confirmation de la date d'effet des obligations linguistiques modifiées. Il attend également la décision de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada en ce qui a trait à la méthodologie d'établissement des obligations linguistiques dans les aéroports que TC possède et exploite.

Le Ministère poursuit au moyen de sa Stratégie des langues officielles ses efforts afin de remplir ses obligations linguistiques. Plusieurs initiatives ont été entreprises dans le cadre de cette stratégie pour améliorer la gestion des langues officielles (LO) et la dualité linguistique du Ministère. Ces initiatives comprennent entre autres : l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de directives, la modification du module LO du système de gestion de l'information en ressources humaines afin de saisir les indicateurs de la nouvelle politique du Conseil du Trésor entrée en vigueur le 1^{er} avril 2004 et l'élaboration d'outils et d'ateliers.

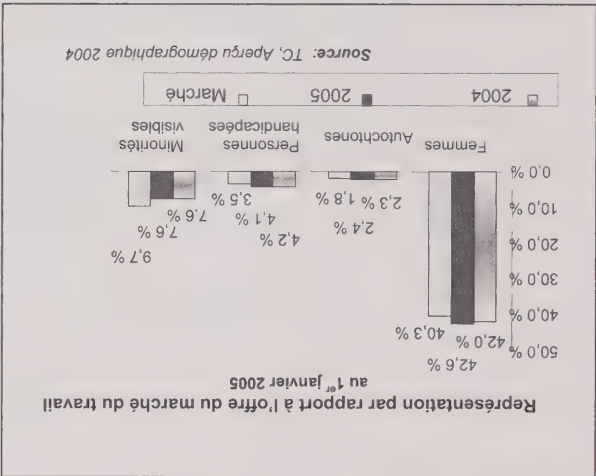
Comme pour les années précédentes, le plus grand défi de Transports Canada a été la représentation des minorités visibles dans la catégorie des cadres et la catégorie technique. Bien qu'aucun progrès n'ait été enregistré pour la représentation dans la catégorie technique, des progrès importants ont été réalisés dans la catégorie des cadres où la représentation est passée de 0,7 à 3,0 %. TC poursuivra ses efforts dans ces catégories pour combler l'écart.



pour développer davantage l'expertise des professionnels des relations de travail afin qu'ils puissent fournir une orientation et des conseils à leurs clients ainsi que pour former les gestionnaires de TC à l'exercice de leurs pouvoirs délégués en conformité avec la nouvelle loi. En plus de réussir l'implantation de cette première phase, le Ministère s'est positionné pour l'entrée en vigueur de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique en décembre 2005.

Une main-d'œuvre à l'image du Canada

Tout au long de la période de planification, TC a continué sa Stratégie de la diversité pour remplir son engagement de s'assurer un effectif à l'image du Canada. Pour mesurer ses progrès, TC utilise le Continuum de l'équité, un outil qui mesure une organisation en fonction de son approche face à la diversité en milieu de travail au moyen d'un barème comportant les niveaux 1 à 5. Un point de référence de 2,5 sur l'échelle de l'Equity Continuum avait été établi de façon indépendante en 2003. Le but de TC est d'atteindre une cote de 4 sur 5 d'ici 2008. Conformément à la Stratégie de la diversité de TC, un sondage sur le climat de diversité (Diversity Climate Survey) sera effectué en 2005-2006, puis en 2008 pour établir les progrès du Ministère sur le barème du Continuum de l'équité.



La représentation au sein de Transports Canada est restée assez stable au cours de la dernière année dans toutes les catégories de l'équité en matière d'emploi. Dans l'ensemble, l'effectif du Ministère correspond aux statistiques de l'offre du marché du travail pour trois des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi. La catégorie des minorités visibles reste toutefois celle où le Ministère doit s'améliorer. Transports fera des progrès, grâce à la mise au point d'un processus de planifications des ressources humaines/activités, vers l'atteinte des objectifs de *Faire place au changement*, particulièrement au sein de son effectif de cadres. Il a été convenu que cette question serait un engagement clé de tous les accords de rendement des cadres pour l'exercice financier de 2005-2006.

des éléments du *Cadre de responsabilisation de gestion* et plus particulièrement par rapport aux quatre priorités initiales établies dans le Rapport sur les plans et priorités de 2004-2005. Bien que la mise en œuvre du plan d'action en soit encore à un stade précoce, un effort concerté a été entrepris pour sensibiliser les employés et les gestionnaires par des activités d'apprentissage, des briefings, l'ajout d'information relative au *Cadre de responsabilisation de gestion* aux cours de gestion de TC et le développement d'autres outils, tel qu'un site Web affecté en propre dans l'intranet.

Responsabilisation

Afin d'augmenter davantage la capacité de Transports Canada de cibler les résultats et de renforcer son cadre de responsabilisation, l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre initial d'architecture des activités des programmes (AAP) au sein du Ministère permettra, on l'espère, d'améliorer sa capacité de présenter l'information d'une manière plus significative pour les Canadiens et le Parlement. L'AAP a aussi posé les assises d'une articulation améliorée entre les données financières et non financières à l'appui d'une prise de décisions mieux éclairée tout en incluant les organisations au sein de TC à élaborer leur propre cadre de rendement. Bien que d'importants progrès aient été réalisés en 2004-2005 afin de préparer la voie à une production améliorée des rapports sur les résultats et des rapports horizontaux, l'exercice n'est pas encore terminé. Ainsi, les activités visant l'intégration complète de l'AAP dans notre façon de planifier, d'affecter et de réaffecter les ressources, d'établir les priorités et de produire des rapports internes continueront pendant plusieurs années encore. L'étude et l'élaboration d'un profil ministériel de risque se poursuivront également.

Les ressources internes de vérification de TC renforcent la responsabilisation de gestion et favorisent une gestion efficace grâce à des cadres de contrôle et de gestion. La fonction interne de contrôle continue à élargir ses services conformément à la nouvelle Politique de vérification interne proposée. Des plans de vérification en fonction du risque sont mis au point chaque année et approuvés par le Comité de vérification et d'examen. Des améliorations seront encore apportées en 2005-2006. Toutes les recommandations formulées dans les rapports de vérification sont accompagnées de plans d'action de la direction. Une fois les vérifications internes terminées, elles sont affichées sur le site Web de Transports Canada. Les secteurs de plus haute priorité sont contrôlés et des vérifications de suivi sont intégrées dans le plan annuel de vérification s'il y a lieu. Un rapport annuel est préparé et approuvé chaque année par le sous-ministre avant affichage sur le site Web de Transports Canada.

Ressources humaines

Transports Canada a élaboré et mis en place en 2004-2005 une stratégie de déploiement pour l'arrivée de la nouvelle *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. La stratégie est progressive pour correspondre à l'entrée en effect des diverses parties de la loi. Cinq comités intramministériels de mise en œuvre, composés de gestionnaires, de personnel des Ressources humaines et de représentants syndicaux, ont été mis sur pied pour chacun des grands défis. Afin de répondre aux exigences de la nouvelle *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005 et des modifications à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, un accent particulier a été mis cette année sur les activités d'apprentissage

4.1 Programme de gestion

Dans son Rapport sur les plans et priorités de 2004-2005, Transports Canada a réorienté son programme de gestion afin de poursuivre des actions propres à le renforcer et à y intégrer les principes d'excellence en gestion conformément à *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* et au *Cadre de responsabilisation de gestion*.

Pour des renseignements supplémentaires à propos de *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, consulter le site <http://www.tbs-sct.gc.ca/report/res.can/siglist.f.asp>.
Pour des renseignements supplémentaires à propos du *Cadre de responsabilisation de gestion*, consulter le site <http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index.f.asp>.

Pour se rapprocher de l'excellence en gestion, le Ministère a donc mené des activités visant à renforcer sa capacité de gestion et, surtout, à intégrer les dix principes d'excellence en gestion (éléments) énoncés dans le *Cadre de responsabilisation de gestion*. Tout en cherchant à faire des progrès dans l'ensemble des éléments, les responsables de Transports Canada avaient d'abord déclaré que leurs efforts porteraient spécifiquement sur le renforcement de la capacité du Ministère dans les domaines suivants : *Responsabilisation, Ressources humaines, Gérance et Valeurs et éthique*.

Cependant, afin de veiller à ce que les conditions essentielles telles que la cohésion et l'harmonisation internes soient en place pour assurer une orientation stratégique efficace, un appui au ministre et au Parlement et la production de résultats, on s'est par la suite entendu pour faire de l'élément *Régie et orientation stratégique* du *Cadre de responsabilisation de gestion* un autre élément clé.

En conséquence, Transports Canada a reformulé sa vision, sa mission et ses objectifs stratégiques en 2004-2005 pour s'assurer qu'ils restent le reflet exact et pertinent de notre orientation et de nos objectifs ministériels. La valeur ajoutée de cette nouvelle vision et cette nouvelle mission est qu'elles posent les bases permettant d'avancer d'une manière qui intègre les principes de la gestion moderne.

Vers l'excellence en gestion

Tel qu'il est mentionné précédemment, le Ministère a maintenant commencé à évaluer sa situation par rapport au *Cadre de responsabilisation de gestion* au moyen d'une autoévaluation annuelle ayant recours à l'évaluation antérieure de la capacité de contrôle moderne comme point de départ. Transports Canada dispose par conséquent d'un point de référence par rapport auquel il peut illustrer ses progrès incessants face à la plupart des éléments du *Cadre de responsabilisation de gestion*. Bien qu'il reste du travail à faire pour renforcer davantage la capacité de gestion, le défi sera de poursuivre ces projets d'amélioration tout en répondant aux autres priorités ministérielles et gouvernementales.

L'amorce d'un dialogue permanent à l'échelle du Ministère sur la meilleure façon d'atteindre l'excellence en gestion a été un premier pas important. À la suite de ces échanges, Transports Canada a mis au point un plan d'action pour repérer les occasions d'amélioration face à chacun

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

Transports Canada observe et utilise les paramètres des politiques sur les voyages du Secrétaire du Conseil du Trésor.

Tableau 17 : Politiques sur les voyages

Pour des renseignements supplémentaires sur les deux premières initiatives horizontales susmentionnées, consulter le site http://www.lbs-sct.gc.ca/rma/epi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp.

- 1. Sûreté maritime (Ministère responsable)
- 2. Vision sécurité routière 2010 (Ministère responsable)
- 3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
- 4. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)

En 2004-2005, Transports Canada a participé aux initiatives horizontales suivantes dans un rôle directeur ou de partenaire :

Tableau 16 : Initiatives horizontales

Tableau 15 : Initiative d'amélioration des services (IAS) (suite)

Par exemple, Transports Canada est un des quatre ministères à jouer un rôle de chef de file dans le développement du Marché en direct du gouvernement du Canada, qui augmentera sa capacité de commerce électronique. Cette initiative inscrira les fournisseurs de biens et de services dans un catalogue électronique à l'intention des acheteurs du gouvernement fédéral, ce qui permettra aux petites, moyennes et grandes entreprises de tout le Canada d'avoir la possibilité de fournir des biens et des services au gouvernement du Canada, par l'entremise d'un mécanisme électronique. La première phase de cette initiative a permis à Transports Canada d'offrir à ses clients des options de paiement des factures sur le Web (iDébiteurs) et d'achat de publications et d'autres produits multi-média (iMagasin). On envisage des options permettant d'augmenter la gamme de produits et de services disponibles.

(On poursuit les travaux sur la mise en place des services transactionnels : permettre aux clients et aux parties intéressées de demander, renouveler et acheter des permis et licences et autoriser des services en ligne.

D'autres enquêtes sur la satisfaction des clients seront menées à l'avenir afin de mesurer l'amélioration du service au sein du Ministère, mais aucune date définitive n'a été fixée pour l'instant.

Tableau 15 : Initiative d'amélioration des services (IAS)

Transports Canada continue d'offrir un service exemplaire aux Canadiens. Ces cinq dernières années, l'Initiative d'amélioration des services se concentrait sur la mise en place de méthodes d'interaction en ligne avec le Ministère.

Transports Canada a élaboré un plan stratégique pour sa présence sur le Web qui s'applique aux sites Internet et intranet. La vision sous-jacente à ce plan est de fournir un accès rapide et facile au plus vaste éventail possible de renseignements crédibles, d'outils et de services fiables ayant trait aux questions de transport.

En mars 2004, Transports Canada a évalué l'état actuel de sa présence sur le Web dans la perspective des différents intervenants, y compris le grand public canadien, les intervenants au sein de Transports Canada et d'autres.

Dans l'ensemble, les répondants étaient relativement satisfaits du site

Dans l'ensemble, une vaste majorité des participants à l'enquête ont déclaré que le site répond à leurs attentes en termes de renseignements et de services reçus ou les dépassent. Même s'ils estimaient manifestement que l'organisation des renseignements et la navigation du site avaient besoin d'être améliorées, en général, ils pensaient que le site répond relativement bien à leurs besoins. La plupart des répondants étaient plus ou moins satisfaits ou très satisfaits du site (59 % ont donné une évaluation de 4 ou 5 sur une échelle de 5 points). Environ un quart d'entre eux ont exprimé une opinion neutre (24 % ont donné une évaluation de 3).

Une autre étude a évalué le site Internet de Transports Canada grâce aux messages envoyés par les membres du grand public canadien qui utilisent le site Web de Transports Canada. Près de 60 % de toutes les demandes portent sur des règles et des règlements d'une nature ou d'une autre. Les questions concernant les lois, règlements, normes, notamment les règlements concernant les situations d'urgence et la santé et la sécurité, ainsi que les questions concernant la délivrance des permis et licences et l'immatriculation des véhicules terrestres, aériens et marins, sont les plus courantes.

Misant sur ces évaluations et en poursuivant l'introduction des méthodes d'interaction en ligne avec le Ministère, Transports Canada continue d'œuvrer à l'amélioration de ses services axés sur les citoyens et de ses relations avec les clients et les fournisseurs, conformément aux objectifs de l'Initiative Gouvernement en direct (GED). Dans un but d'économies de coûts, de productivité accrue, de cohérence et de réduction du phénomène de « réinvention de la roue » par tous les ministères fonctionnant de manière isolée, le Ministère a participé et continue à participer aux initiatives horizontales.

Suite à la page suivante...

Tableau 14 : Approvisionnement et marchés (suite)

<p>3. Progrès et nouvelles initiatives</p> <p>Les Services du matériel et des marchés, qui font partie de la Direction des services administratifs, a mis au pied plusieurs instruments pour aider les gestionnaires à répondre aux exigences de la passation de marchés. Ils comprennent un Guide de la gestion des marchés et du matériel qui initie les gestionnaires au processus complet de passation d'un marché, de l'étape de la planification à la gestion du marché, ainsi que des Bulletins des Services du matériel et des marchés sur des questions spécifiques concernant la passation de marchés. Ils sont affichés sur le site intranet de la direction.</p> <p>De plus, le Ministère a développé à l'intention des gestionnaires plusieurs cours de formation sur la passation de marchés au sein de TC, l'élaboration d'un cadre de référence et la gestion des marchés.</p> <p>Nouveau cours : Evaluation des soumissions.</p> <p>Nouvelle directive : Choix d'installations de réunion.</p> <p>Transports Canada dépasse depuis quelques années ses objectifs de passation de marchés avec des fournisseurs autochtones aux termes de la Stratégie d'approvisionnement après des fournisseurs autochtones.</p>	
--	--

Tableau 14 : Approvisionnement et marchés

Ministère/Organisme : Transports Canada	
Question	Réponse de l'organisation
1. Rôle joué par l'approvisionnement et les marchés dans l'exécution des programmes.	<p>Le Ministère a recours aux achats et aux marchés pour se procurer de l'expertise à l'appui des programmes courants dans des domaines tels que l'informatique, la vérification et la formation linguistique. De plus, le Ministère passe des marchés ad hoc. Cette expertise n'est pas disponible à l'interne et englobe les services d'experts-conseils dans les domaines des finances, des politiques, des enjeux environnementaux, de la science et de la technologie, etc. Les services obtenus au moyen de marchés sont souvent déterminants pour s'assurer que le Ministère répond à ses besoins opérationnels.</p>
2. Survol de la façon dont le ministère administre sa fonction d'approvisionnement.	<p>Le Ministère œuvre dans un environnement décentralisé, les spécialistes désignés de l'approvisionnement de l'administration centrale (AC) et des régions disposant de pleins pouvoirs de passation des marchés. Les pouvoirs en matière d'achats de faible valeur ont été délégués aux gestionnaires des centres de responsabilité de tout le Ministère afin qu'ils puissent répondre rapidement aux besoins en matière d'achats sans trop accroître leur fardeau administratif. Quelques organisations de l'AC disposent aussi d'un pouvoir spécifique restreint en matière de passation de marchés pour des besoins spécialisés tels que l'achat de pièces d'aéronef, de véhicules et de pièces détachées destinés à des essais, de services informatiques professionnels et de services consultatifs de gestion. De plus, Transports Canada a recours aux services de TPSSGC pour l'achat de biens d'une valeur de plus de 5 000 \$ qui ne sont pas disponibles dans le cadre d'une offre à commandes, ainsi que certains genres de services (la production audiovisuelle, p. ex.).</p> <p>La plupart des gestionnaires de centre de responsabilité possèdent une carte d'achat ministérielle pour les achats d'une valeur allant jusqu'à 5 000 \$. Les contrats sont générés au moyen du système automatisé d'information sur les contrats du Ministère, pris en charge par le logiciel Oracle.</p> <p>Transports Canada a recours à MEXX, le système d'appel d'offres électronique du gouvernement fédéral, afin d'annoncer la plupart des occasions de propositions d'une valeur au-delà de 25 000 \$.</p> <p>Un comité d'examen des marchés a été mis sur pied à l'administration centrale et dans chaque région pour examiner et remettre en question certaines situations telles que les marchés à fournisseur unique d'une valeur de plus de 25 000 \$, les actions non autorisées en matière de passation des marchés et certaines modifications. Les comités régionaux se limitent à l'étude des marchés d'une valeur ne dépassant pas 10 000 \$. Le comité de l'AC doit étudier tous les autres.</p>

Tableau 13 : Stratégie de développement durable (SDD)

Ministère	Transports Canada
Question	Réponse ministérielle
5. (Quels ajustements avez-vous fait, s'il y a lieu?	<p>Des modifications mineures à la façon dont les mesures de rendement sont signalées pour l'engagement 2.1 (Systèmes de transport intelligents (STI), la recherche et le développement et le plan de déploiement et d'intégration des STI) ont été apportées afin d'obtenir un tableau plus précis de la progression vers les objectifs. Ces modifications sont signalées dans le Rapport sur les progrès de la SDD.</p>

Tableau 13 : Stratégie de développement durable (SDD)

Ministère	Transports Canada
Question	Réponse ministérielle
1. Quels sont les principaux buts, objectifs et/ou cibles à long terme de votre SDD?	<p>1. Encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables.</p> <p>2. Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences.</p> <p>3. Accroître l'efficacité du système et optimiser les choix modaux.</p> <p>4. Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement.</p> <p>5. Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants.</p> <p>6. Améliorer les décisions prises par le gouvernement et le secteur des transports.</p> <p>7. Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.</p>
2. Comment vos buts, objectifs et (ou) cibles clés à long terme aident-ils votre ministère à atteindre ses résultats stratégiques?	<p>Les sept défis stratégiques de Transports Canada reflètent les résultats clés sur lesquels le Ministère désire exercer une influence. Ces sept défis regroupent 32 engagements et 173 cibles sur lesquels le Ministère portera ses efforts au cours de la période de 2004 à 2006. Cela appuie directement les visions stratégiques du Ministère :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'assurer des normes élevées pour un système de transport sécuritaire et sûr; • de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada; • de protéger l'environnement physique. <p>La stratégie répond aussi aux priorités fédérales clés telles que le changement climatique, l'air pur, l'eau saine et les sites contaminés.</p>
3. Quelles sont les cibles établies pour la période visée?	<p>La stratégie cerne un total de 173 cibles qui font l'objet d'un rapport annuel.</p>
4. Quels progrès avez-vous réalisés jusqu'à présent?	<p>Plus de 85 % des 173 cibles sont atteintes ou en voie de l'être. Un rapport détaillé sur les progrès de la SDD est compilé chaque année et affiché en ligne à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.</p>

Tableau 12 : Réponse aux Comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005 (suite)

Vérifications ou évaluations internes	
Vérifications internes effectuées par les Services de vérifications et de conseils en 2004-2005 et approuvées par le Comité de vérification et d'examen :	
<ul style="list-style-type: none"> • Vérification du Programme de contributions à la Canadian Business Aviation Association (CBAA) • Rapport de vérification final - Programme du Fonds de cession des ports • Vérification des « frais calculés sur les revenus bruts » payés par les administrations portuaires • Vérification du bénéficiaire pour les services de traversier exploités par le secteur privé et subventionnés par le gouvernement fédéral pour Northumberland Ferry Ltd et C.T.M.A. Traversier Limitée • Vérification du cadre de conformité des administrations portuaires canadiennes • Vérification d'information externe - États financiers • Vérification de l'inventaire des pièces d'aéronef • Vérification du processus de planification stratégique GI/TI • Vérification des actifs de la Voie maritime non liés à la navigation - revenus et dépenses de gestion • Vérification du programme de contributions à l'appui du Code canadien de sécurité • Vérification à portée limitée de l'Accord de contribution pour le projet des quais de l'État à Mulgrave et à Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse) 	<p>(On peut obtenir des renseignements supplémentaires à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.</p> <p>Évaluations internes effectuées par les Services d'évaluation ministériels en 2004-2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évaluation du programme de contribution des ententes conjointes de financement avec le Danemark et la Finlande • Évaluation des subventions de Transports Canada aux aéroports éloignés • Évaluation des contributions de Transports Canada à Ridley Terminals • Évaluation des subventions de Transports Canada à l'Association des transports du Canada (ATC) • Évaluation formative de la présence de Transports Canada sur le Web <p>http://www.tc.gc.ca/pol/FR/Evaluationdesprogrammes/rapport/2004-2005.htm</p>

Tableau 12 : Réponse aux Comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005 (suite)

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général (suite)	
<p>2.56 Recommandation. Transports Canada devrait préparer une stratégie générale d'intervention en cas de difficulté financière majeure au sein d'une administration aéroportuaire. Cette stratégie préciserait, entre autres, qui chez Transports Canada serait responsable du dossier dans une telle situation, le moment où le Ministère devrait intervenir, quels moyens il utiliserait et les limites légales de ses interventions.</p>	
<p>Réponse de Transports Canada. Transports Canada accepte cette recommandation. Tel qu'il est mentionné dans le document de réflexion du Ministère, des difficultés financières majeures peuvent provenir d'une gamme de causes fondamentales qui nécessiteraient des ensembles de compétences différents (finances et comptabilité, politiques, exploitation, etc.). Le Ministère élaborera divers scénarios pour assurer qu'il est en mesure :</p>	
<p>(i) de désigner le principal responsable du dossier dans tout cas prévisible;</p>	
<p>(ii) de rassembler l'information nécessaire pour que les décideurs puissent déterminer s'il y a lieu d'intervenir, et si oui, comment intervenir;</p>	
<p>(iii) d'établir quels sont les pouvoirs légaux et financiers existants du Ministère ou ceux qu'il devrait obtenir dans un tel cas.</p>	
<p>2.65 Recommandation. Transports Canada devrait :</p>	
<ul style="list-style-type: none">• préparer un cadre précisant quels sont les aéroports dont il souhaite mesurer le rendement, ce qu'il a besoin de mesurer, quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités, à quoi serviront les résultats et de quelle façon il fera rapport sur le rendement des aéroports;• faire approuver ce cadre par la direction du Ministère;• commencer le plus tôt possible à recueillir l'information, à mesurer le rendement des aéroports et à faire rapport sur les résultats.	
<p>Réponse de Transports Canada. Transports Canada reconnaît l'importance d'élaborer et de mettre en place un cadre de surveillance du rendement. Ceci a été reflété dans les premières ébauches d'un cadre législatif proposé pour les aéroports (2003). Pour assurer que la dynamique des activités aéroportuaires et la disponibilité des données sont prises en considération, ce projet serait élaboré en consultation avec les aéroports pertinents pour définir et établir l'ordre de priorité des mesures de rendement appropriées. Le Ministère améliorera ses capacités de cueillette de données et déterminera quelle serait la meilleure façon de faire rapport sur les résultats.</p>	
<p>http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/rapports.nsf/html/20050202cf.html</p>	
<p>Vérifications externes (Note : Il s'agit des autres vérifications externes menées par la Commission de la fonction publique ou le Commissariat aux langues officielles ou la Direction des langues officielles de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada).</p>	
Nul	

Tableau 12 : Réponse aux Comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005 (suite)

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général (suite)

Réponse de Transports Canada. Le Ministère accepte la recommandation. Transports Canada, en tant que responsable du programme de laissez-passer pour le transport en commun, continuera de s'assurer que les coûts et avantages du programme sont examinés avant l'instauration complète de ce dernier.

Dans le cadre de l'évaluation du projet pilote, Transports Canada et le groupe de travail ont évalué les coûts et les avantages du projet. La décision d'aller de l'avant et d'étendre l'application du projet pilote à la région de la capitale nationale était fondée sur un examen sérieux des coûts avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Une fois le programme instauré dans la région de la capitale nationale, Transports Canada entreprendra une analyse coût-avantage complète, d'ici l'automne de 2005, avant d'étendre l'application d'un tel programme à l'échelle du Canada.

<http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/rapports.nsf/hm/c20041006cf.html>

Chapitre 5 - Pêches et Océans Canada Le saumon : stocks, habitat et aquaculture

Des références sont faites à TC dans le chapitre, mais aucune recommandation ne vise TC.

Rapport de novembre 2004 de la vérificatrice générale

Chapitre 7 - Le processus suivi pour répondre aux questions des parlementaires inscrites au Feuilleton

Des références sont faites à TC dans le chapitre, mais aucune recommandation ne vise TC.

Rapport de février 2005 de la vérificatrice générale

Chapitre 2 - Transports Canada - Surveillance du Réseau national des aéroports (RNA)

Transports Canada a répondu. Le Ministère accepte nos recommandations et a indiqué les mesures qu'il entend prendre ou qui sont en cours pour s'y conformer.

2.55 Recommandation. Transports Canada devrait préciser comment il continuera à effectuer la surveillance de la viabilité à long terme du RNA lorsque les données de l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports seront devenues désuètes. Il devrait notamment définir quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités et à quoi serviront les résultats.

Réponse de Transports Canada. Pour déterminer si les politiques et les cadres de travail donnent les résultats escomptés et fournir des indicateurs « d'alerte avancée » de difficulté financière possible pour les aéroports, le Ministère se propose de miser sur le travail qu'il a effectué en évaluant la viabilité à long terme des aéroports loués du RNA dans le cadre de l'examen de la politique des loyers des aéroports. À cette fin, le modèle de prévision actuel serait mis à jour, de façon régulière, au moyen de données courantes en matière de finances et de trafic.

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005

Réponse aux comités parlementaires	Nul
------------------------------------	-----

<p>Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général</p>	
<p>Rapport annuel de la commissaire à l'environnement et au développement durable – Automne 2004</p>	<p>Chapitre 1 - Accords internationaux en matière d'environnement, dont la <i>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)</i>.</p> <p>1.78 Recommandation. Transports Canada devrait définir les attentes en matière de rendement et de résultats environnementaux que les programmes de prévention et de surveillance de la pollution des océans par les hydrocarbures peuvent raisonnablement remplir.</p> <p>Réponse du Ministère. Transports Canada accepte la recommandation.</p> <p>Transports Canada reconnaît qu'il n'a pas la capacité de surveiller en tout temps tous les navires qui se trouvent dans les eaux sous compétence canadienne, et est donc incapable d'évaluer la quantité totale véritable de matières polluantes déversées délibérément ou non. Le Ministère utilisera plutôt les résultats des programmes existants d'inspection et de surveillance aérienne comme indicateurs du rendement en matière d'environnement de l'industrie du transport.</p> <p>Transports Canada a l'intention de fournir de meilleurs rapports sur les programmes en place pour mettre en œuvre le règlement sur la pollution par les hydrocarbures. Les rapports pour la saison 2004 devraient être achevés d'ici l'automne 2005.</p> <p>http://www.oag-bvg.gc.ca/dominio/rapports.nsf/html/c20041001cf.html - ch1hd4c</p>
<p>Chapitre 4 - L'évaluation de l'impact environnemental des politiques, des plans et des programmes</p> <p>Étant donné que les recommandations s'adressaient au gouvernement dans son ensemble, Transports Canada a fait part de ses commentaires à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, qui a préparé la réponse du gouvernement aux recommandations.</p> <p>Chapitre 6 – Les pétitions en matière d'environnement</p> <p>6.110 Recommandation. Transports Canada, qui administrera le bureau de projet du programme de retenues salariales, devrait évaluer les coûts associés aux avantages obtenus avant d'étendre l'application du programme.</p>	

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Fonds de cession des ports						
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture : 31 mars 2006		4) Financement ministériel total : 175 millions de dollars		
5) Description du programme de paiements de transfert : (contributions au titre de la cession des ports régionaux locaux à des parties intéressées locales.						
6) (Objectifs et résultats) prévus : L'objectif du Programme de cession des ports est de faciliter le processus de cession en assurant aux nouveaux propriétaires des ports des ressources suffisantes pour garantir la poursuite de l'exploitation des ports. On s'attend à ce que les normes relatives à la sécurité et à l'exploitation soient maintenues dans les ports transférés. Une évaluation est prévue à la fin du programme, le 31 mars 2006.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : La date du 31 mars 2005, Transports Canada avait cédé 459 des 549 ports qu'il possédait initialement (84 %) et avait épargné aux contribuables un montant estimé à 165 millions de dollars qui aurait autrement été dépensé pour les ports.						

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Entente de développement des routes de l'Outaouais									
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture :		4) Financement ministériel total : 29,2 millions de dollars sur la période de 2005-2006 à 2008-2009.					
7 janvier 1972		Aucune disposition		d'élimination progressive					
5) Description du programme de paiements de transfert : Contributions à la province de Québec aux termes de l'Entente de développement des routes de l'Outaouais visant l'amélioration des routes pour en augmenter l'efficacité globale et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme.									
6) Objectif(s) et résultat(s) prévus(s) : Ces contributions fédérales visent l'amélioration des routes afin d'en augmenter l'efficacité globale et favoriser la sécurité tout en encourageant le développement régional et industriel ainsi que le tourisme. Le résultat est l'amélioration du système de transport de la région de la Capitale nationale en diminuant la congestion et en rehaussant la sécurité pour appuyer un système de transport efficace, intégré et accessible.									
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Le Ministère a terminé la Phase 1 du projet McConnell-Laramée à Gatineau, qui reliera la route 50 au boulevard Saint-Joseph Boulevard et complète une voie de contournement de 12 km sur la route 50 à Buckingham.									
(milliers de dollars)		8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12		
14) Secteurs d'activités (SA)		Programmes et Cessions							
-Total des subventions									
- Total des contributions		2 302	5 129	2 632	6 491	6 490	(3 858)		
- Total des autres paiements de transfert									
15) Total du SA		2 302	5 129	2 632	6 491	6 490	(3 858)		
- Autre SA									
16) Total du PPT		2 302	5 129	2 632	6 491	6 490	(3 858)		
17) Commentaire sur les écarts : En raison principalement de construction supplémentaire sur le boulevard McConnell-Laramée à Gatineau.									
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation a été menée en 2005 et arrive à sa conclusion. Les résultats figureront dans le prochain RMR.									

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

titre du programme de paiements de transfert : Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland						
2) Date de mise en oeuvre : 1 ^{er} avril 1997		3) Date de clôture : 1 ^{er} avril 2032		4) Financement ministériel total : 376,4 millions de dollars		
5) Description du programme de paiements de transfert : Une subvention est versée à l'exploitant du pont afin de respecter l'engagement constitutionnel d'assurer un lien de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.						
8) Objectif(s) et résultat(s) prévus(s) : Un financement fédéral est fourni pour assurer toute l'année le transport continu et efficace des personnes et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent et appuyer un système de transport efficace, intégré et accessible.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : La subvention a été versée à l'exploitant du pont et un service efficace de transport a été offert toute l'année.						
(milliers de dollars)						
Dépenses réelles 2002-2003		Dépenses réelles 2003-2004		Dépenses prévues 2004-2005		Autorisations totales 2004-2005
(8)		(9)		(10)		(11)
(12)		(13)		Ecart(s) entre 10 et 12		
14) Secteurs d'activités (SA)						
Programmes et Cessions						
-Total des subventions						
- Total des contributions						
- Total des autres paiements de transfert (Législatif)						
48 956		51 147		51 800		51 779
15) Total du SA						
48 956		51 147		51 800		51 779
- Autre SA						
16) Total du PPT						
48 956		51 147		51 800		51 779
17) Commentaires sur les écarts : Nul						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse l'RL de la dernière évaluation : Il s'agit d'une subvention législative et par conséquent, aucune évaluation n'est prévue.						

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

Titre du programme de paiements de transfert : Programme stratégique d'infrastructures routières (suite)							
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Grâce au financement des infrastructures, des progrès ont été réalisés dans la recherche d'un système de transport efficace, intégré et accessible. Le ministère a négocié et conclu avec toutes les provinces et tous les territoires des ententes routières assurant un financement fédéral de 485 millions de dollars par l'entremise du Volet Routes du PSIR. Des projets d'aménagement frontalier d'une valeur de 50,8 millions de dollars ont été annoncés en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique dans le cadre de l'Initiative de transport aux postes frontaliers.							
(milliers de dollars)	8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12	14) Secteurs d'activités (SA)
Programmes et Cessions : – Volet Routes – Initiative de transport aux postes frontaliers Politiques : – Initiative Systèmes de transport intelligents – Initiative Planification du transport et intégration modale							
-Total des subventions							
- Total des contributions du PSIR	35 064	66 918	223 848	223 848	199 205	24 643	
- Total des autres paiements de transfert							
15) Total du SA	35 064	66 918	223 848	223 848	199 205	24 643	
- Autre SA							
16) Total du PPT	35 064	66 918	223 848	223 848	199 205	24 643	
17) Commentaires sur les écarts : Des retards se sont produits dans la négociation et la conclusion d'ententes de contribution avec des bénéficiaires éventuels.							
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation des trois volets du PSIR est en cours et devrait être terminée d'ici le printemps de 2006.							

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert :			
Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet Routes			
Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative de transport aux passages frontaliers			
(PTIM)			
Programme stratégique d'infrastructures routières – Initiative des Systèmes de transport intelligents (STI)			
2) Date de mise en œuvre :	3) Date de clôture :	5) Description du programme de paiements de transfert :	
29 mars 2001	Le Volet Routes du PSIR se termine le 31 mars 2006, sauf pour la province de l'Ontario (31 mars 2009). Les initiatives Transport aux passages frontaliers et PSIR ont été prolongées jusqu'au 31 mars 2007. L'Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR a été prolongée jusqu'au 31 mars 2007.	4) Financement ministériel total :	<p>Volet Routes du PSIR : 500 millions de dollars</p> <p>Initiative Transport aux passages frontaliers du PSIR : 65 millions de dollars</p> <p>Initiative Planification des transports et intégration modale du PSIR : 5 millions de dollars</p> <p>Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : 30 millions de dollars</p> <p>Total du PSIR : 600 millions de dollars</p>
<p>Volet Routes du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux et territoriaux visant des projets d'amélioration des routes répondant aux besoins du réseau routier national du Canada.</p> <p>Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin d'améliorer l'accès aux postes frontaliers terrestres, la mobilité, l'intégration modale et l'efficacité du transport.</p> <p>Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : Assure un financement fédéral dans le cadre d'ententes de contribution à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et d'autres partenaires afin de permettre d'entreprendre le déploiement de systèmes de transport intelligents.</p> <p>6) Objectif(s) et résultat(s) prévus :</p>			
<p>Volet Routes du PSIR : L'objectif est d'assurer le financement de projets d'amélioration routière provinciaux répondant aux besoins du réseau routier national (RRN) du Canada. Les résultats prévus sont d'appuyer l'investissement dans les infrastructures stratégiques de toutes les régions, d'améliorer le rendement en matière de sécurité, de favoriser le commerce et le développement économique et de faire la promotion du transport durable. Ce financement assurera un réseau de transport efficace, intégré et accessible.</p> <p>Initiative de transport aux postes frontaliers et Initiative PTIM du PSIR : L'objectif est de favoriser le tourisme, le commerce et la circulation dans les corridors de transport Nord-Sud et Est-Ouest à travers la frontière Canada-É.-U. Les résultats prévus sont l'amélioration de la mobilité, de la sécurité et de la sûreté des passagers et des marchandises, y compris des connexions intermodales, la diminution de la congestion et l'augmentation du commerce et du développement économique.</p> <p>Initiative Systèmes de transport intelligents du PSIR : L'objectif est d'améliorer la fiabilité et le rendement global d'exploitation des réseaux de transport de surface. Les résultats prévus sont l'amélioration de la mobilité et de l'efficacité du transport ainsi que l'amélioration du rendement en matière de sécurité et de transport durable.</p>			

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires						
2) Date de mise en oeuvre : 1 ^{er} avril 2000		3) Date de clôture : 31 mars 2005 (renouvelé pour la période de 2005-2006 à 2009-2010)		4) Financement ministériel total : 190 millions de dollars		
5) Description du programme de paiements de transfert : Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) aide les demandeurs admissibles à financer des projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Maintien ou amélioration de la sécurité, protection des actifs, réduction des coûts d'exploitation et augmentation du recours à des pratiques environnementales durables aux aéroports lorsque c'est possible.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Entre 2000-2001 et 2004-2005, 203 projets ont été subventionnés; plus de 99 % de ces projets étaient directement liés à la sécurité côté piste. Ces projets auront pour résultat des économies globales d'exploitation aux aéroports de plus de 28,5 millions de dollars et ont prolongé la vie des actifs aéroportuaires de 17 ans en moyenne.						
(milliers de dollars)		8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005
13) Écart(s) entre 10 et 12		Programmes et Cessions				
- Total des subventions						
- Total des contributions		32 386	32 210	37 700	24 434	24 386
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA		32 386	32 210	37 700	24 434	24 386
- Autre SA						
16) Total du PPT		32 386	32 210	37 700	24 434	24 386
						13 314
17) Commentaires sur les écarts : Une saison de construction écourtée en raison des conditions météorologiques, des retards dans l'obtention du décret pour les projets du Québec et des soumissions plus élevées que prévu ayant rendu nécessaire un nouvel appel d'offres ont retardé plusieurs projets.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation :						
<ul style="list-style-type: none">- Le PAIA est conforme aux présents objectifs de TC et du gouvernement, la plupart des aéroports ne peuvent pas autofinancer les projets subventionnés par le PAIA et il n'existe aucune autre source de financement pour ces projets.- Le PAIA a atteint ses objectifs en contribuant à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation des aéroports subventionnés. Le PAIA contribue aussi au maintien d'un réseau d'aéroports d'apport.- Les critères relatifs à l'admissibilité du demandeur et des projets étaient pertinents. Il est justifié d'apporter quelques améliorations au processus de prise de décision, particulièrement en ce qui a trait à la rapidité. <p>http://www.tc.gc.ca/pol/FR/Evaluationdesprogrammes/rapport/2004%20ACAP/toc.htm</p>						

Suite à la page suivante....

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Programme de contributions au titre de l'aménagement des passages à niveaux (approuvé aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire)						
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture : en cours		4) Financement ministériel total : sans objet		
1989						
5) Description du programme de paiements de transfert : Paiements versés aux compagnies de chemin de fer et aux municipalités pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Amélioration de la sécurité aux passages à niveau ayant pour résultat une diminution des accidents.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Au cours des quinze (15) dernières années, Transports Canada a dépensé plus de 20 millions de dollars pour financer l'aménagement des passages à niveau (environ 80 sites par année). La fréquence des accidents aux passages à niveau a chuté d'environ 50 % entre 1991 et 2004.						
(milliers de dollars)						
Dépenses réelles 2002-2003		9) Dépenses réelles 2003-2004		10) Dépenses prévues 2004-2005		11) Autorisations totales 2004-2005
8) Dépenses réelles 2004-2005				12) Dépenses réelles 2004-2005		
13) Ecart(s) entre 10 et 12						
14) Secteurs d'activités (SA)						
Sécurité et Sûreté						
-Total des subventions		60		250		105
-Total des contributions		7 495		7 440		7 340
-Total des autres paiements de transfert		-		-		-
15) Total du SA		7 495		7 500		7 495
- Autre SA						
16) Total du PPT		7 495		7 500		7 495
17) Commentaires sur les écarts : Nul						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation est présentement en cours et devrait être terminée d'ici la fin de 2005. Cette évaluation est nécessaire pour appuyer le renouvellement du programme avant le 31 mars 2006.						

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Programme de contributions pour la sûreté maritime				
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture : 30 novembre 2007		4) Financement ministériel total : 115 millions de dollars
5) Description du programme de paiements de transfert : Amélioration de la sûreté maritime.				
6) Objectif(s) et résultat(s) prévus(s) :				
Fournir une aide financière afin de contribuer à la mise en œuvre accélérée de mesures de sûreté et d'aider à compenser les coûts pour les exploitants qui n'auraient pas la capacité financière de couvrir les coûts relatifs à la sûreté sans incidence importante sur les coûts d'exploitation.				
Résultats prévus (dans l'immédiat) :				
● Accélération de la mise en œuvre, de la construction et des autres changements aux procédures, à l'équipement et à la formation relatifs à la sûreté.				
● Capacité accrue des exploitants des installations maritimes et des ports de pallier les carences en matière de sûreté.				
● Compenser le coût des changements réglementaires rapides imposés aux propriétaires et exploitants des ports et des installations maritimes.				
● Augmentation de l'aide aux fournisseurs de services du secteur privé (p. ex. les provinces et municipalités assurant des services coordonnés de sûreté maritime).				
Résultats obtenus :				
● Restauration et maintien d'une norme élevée et uniforme en matière de sûreté pour tous les visiteurs et le commerce entrant au Canada				
● Probabilité réduite d'un accident du transport maritime, incluant les actes de terrorisme.				
● Maintien de la compétitivité du Canada dans le secteur du transport maritime.				
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Au cours de la Ronde 1 du programme, des ententes de contribution ont été conclues avec 20 bénéficiaires pour des dépenses de 8,25 millions de dollars en fonds du programme dans l'exercice financier 2004-2005. Des ententes de contribution seront également conclues avec 49 autres bénéficiaires au cours de la Ronde 1 pour des dépenses de 15,3 millions de dollars en fonds du programme dans l'exercice financier 2005-2006. Au total, la Ronde 1 du programme a octroyé à 69 bénéficiaires dans le cadre de 223 projets des contributions d'une valeur de 23,6 millions de dollars qui seront versées à même les imputations de 2004-2005 et de 2005-2006.				
(milliers de dollars)		8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005
		11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	
13) Écart(s) entre 10 et 12				
14) Secteurs d'activités (SA) Sûreté et Sûreté				
-Total des subventions				
- Total des contributions		-	5 000	8 250
- Total des autres paiements de transfert				
15) Total du SA		-	5 000	8 250
- Autre SA				
16) Total du PPT		-	5 000	8 250
(3 250)				
17) Commentaires sur les écarts : Un montant supplémentaire de 3,25 millions de dollars a été réaffecté par le Ministère afin de compléter le financement de la première ronde de projets approuvés dans le cadre du Programme de contributions à la sûreté maritime.				
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation de ce programme est prévue en 2007.				

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Paiements à Ridley Terminals Incorporated au titre d'un déficit de trésorerie									
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture : 30 avril		4) Financement ministériel total : 9,215 millions de dollars		1 ^{er} avril 2004			
5) Description du programme de paiements de transfert : Programme visant à couvrir les déficits d'exploitation et de trésorerie de Ridley Terminals Inc. (RTI) en raison de volumes insuffisants de charbon.									
Note : Le 64,0 millions de dollars à la case 9) Dépenses réelles de 2003-2004 ci-après visaient la réduction de la dette.									
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Permettre à RTI de poursuivre ses opérations en tant qu'entreprise en exploitation jusqu'à ce que le Cabinet ait l'occasion de décider de son avenir à long terme. Maintenir RTI en tant qu'entreprise en exploitation jusqu'à ce qu'une décision puisse être prise sur son avenir à long terme, la contribution était conforme aux priorités du gouvernement fédéral. Elle a révélé que Ridley serait devenue insolvable sans contribution et forcé de cesser ses opérations. Elle a aussi révélé que RTI apportant une contribution importante à l'économie locale de Prince Rupert ainsi qu'à l'économie régionale du nord de la Colombie-Britannique.									
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : RTI est demeurée fonctionnelle.									
(milliers de dollars)		8)	9)	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005	13) Écart(s) entre 10 et 12		
14) Secteurs d'activités (SA)		Politiques							
-Total des subventions									
- Total des contributions		-	64 000	-	9 222	9 215	(9 215)		
- Total des autres paiements de transfert									
15) Total du SA		-	64 000	-	9 222	9 215	(9 215)		
- Autre SA									
16) Total du PP1		-	64 000	-	9 222	9 215	(9 215)		
17) Commentaires sur les écarts : Transports (canada) en attendant les directives du Cabinet, fourni un financement provisoire à RTI pour qu'elle demeure une entreprise en exploitation.									
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse L.R.L. de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2005 a permis de constater que, dans les limites du but à court terme de conserver Ridley Terminals en tant qu'entreprise en exploitation jusqu'à ce qu'une décision puisse être prise sur son avenir à long terme, la contribution était conforme aux priorités du gouvernement fédéral. Elle a révélé que Ridley serait devenue insolvable sans contribution et forcé de cesser ses opérations. Elle a aussi révélé que RTI apportant une contribution importante à l'économie locale de Prince Rupert ainsi qu'à l'économie régionale du nord de la Colombie-Britannique.									

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Contribution à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au titre du lien transport aérien-transport ferroviaire						
2) Date de mise en oeuvre : 24	3) Date de clôture : 31 mars		4) Financement ministériel total : 18,4 millions de dollars			
5) Description du programme de paiements de transfert : Transports Canada investit 18,4 millions de dollars dans le projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto afin de faciliter l'accès d'un lien air-rail dans la nouvelle aéroport de l'aéroport international Lester B. Pearson et de permettre le partage d'installations de gare communes avec le réseau de transport de passagers de l'aéroport.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Le but de ce programme est de permettre un accès direct au lien air-rail entre la gare Union Station de Toronto et la nouvelle aéroport de l'Aéroport international Lester B. Pearson en mettant en place une infrastructure commune propice à la nouvelle aéroport et au réseau de transport de passagers de l'aéroport. On prévoit que le lien assurera une connexion fluide et rapide entre le secteur riverain et les autres modes de transport en commun tels que les trains de banlieue de GO, le réseau de métro de la TTC et les services interurbains de voyageurs de VIA Rail Canada et de Amtrak. À ce titre, on prévoit aussi qu'il répondra à certains des objectifs du Plan sur le changement climatique du Canada en augmentant la fréquentation du transport en commun et en facilitant les connexions intermodales.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Le projet avance selon l'échéancier et devrait être complété d'ici le 31 mars 2006.						
(milliers de dollars)		8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-05	11) Autorisations totales 2004-05	12) Dépenses réelles 2004-05
13) Écart(s) entre 10 et 12						
14) Secteurs d'activités (SA)						
Politiques						
-Total des subventions						
- Total des contributions		-	6 863	9 795	9 095	9 052
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA		-	6 863	9 795	9 095	9 052
Autre SA						
16) Total du PPT		-	6 863	9 795	9 095	9 052
743						
17) Commentaires sur les écarts : L'écart a été causé par des retards dans l'exécution de certaines activités prévues. Le projet respecte néanmoins son échéancier et sera complété d'ici le 31 mars 2006.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : Une évaluation est prévue en 2007-2008.						

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

exigences du financement de l'exploitation de deux services régionaux de traversier						
1) Titre du programme de paiements de transfert : Programme de contributions aux services de traversier au titre des						
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture : en cours		4) Financement ministériel total : sans objet		
1941						
5) Description du programme de paiements de transfert : Financement d'exploitation de deux services de traversier de passagers et de véhicules, CTMA Traversier Liée et Northumberland Ferry Ltd.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Assurer la viabilité commerciale de services de traversier répondant à une demande et des tarifs reflétant les conditions du marché. Services de traversier sécuritaires, efficaces et fiables entre Cap-aux-Meules, les Îles-de-la-Madeleine et Souris, Île-du-Prince-Édouard, ainsi que Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard et Caribou, Nouvelle-Écosse, contribuant au développement économique régional et local.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Les services ont répondu à la demande et ont assuré le transport des marchandises et des passagers des îles au continent.						
(milliers de dollars)		8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005
Écart(s) entre 10 et 12		13) 10 et 12				
14) Secteurs d'activités (SA)		Politiques				
-Total des subventions						
-Total des contributions		8 027	8 036	8 036	9 290	9 244
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA		8 027	8 036	8 036	9 290	9 244
- Autre SA						
16) Total du PPT		8 027	8 036	8 036	9 290	9 244
17) Commentaires sur les écarts : Principalement en raison d'une diminution du trafic et d'une augmentation des dépenses d'exploitation et d'immobilisation, compte tenu d'exigences rehaussées en matière de sécurité et de réglementation.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse l'RL de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2004 a permis de constater que, bien que les services de CTMA entre Cap-aux-Meules, les Îles-de-la-Madeleine (Québec) et Souris, Île-du-Prince-Édouard (N.-É.) restent pertinents car ils desservent une communauté éloignée. Les services de Northumberland Ferry entre Wood Islands (N.-É.) et Caribou (Nouvelle-Écosse) n'appuient pas directement les priorités de TC et qu'il n'existe aucune obligation constitutionnelle de maintenir ces services. On a constaté que les deux services de traversier assurent une qualité, une efficacité et des services abordables répondant aux besoins des usagers et que tous deux contribuaient à l'industrie touristique de leur région.						

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs en région et en région éloignée						
2) Date de mise en oeuvre : 1 ^{er} juin 2004		3) Date de clôture : 31 mars 2010		4) Financement ministériel total : 74,8 millions de dollars		
5) Description du programme de paiements de transfert : Fournir un financement à l'exploitation des services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée non assurés par VIA Rail Canada, aux immobilisations et aux coûts de démarrage de services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée et pour répondre aux coûts éventuel du transfert de services régionaux.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévu(s) : Maintenir des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, viables, fiables et durables dans les régions et régions éloignées.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Des services sécuritaires, fiables et durables ont été assurés en 2004-2005.						
(milliers de dollars)		8) Dépenses réelles 2002-2003	9) Dépenses réelles 2003-2004	10) Dépenses prévues 2004-2005	11) Autorisations totales 2004-2005	12) Dépenses réelles 2004-2005
(13) Écart(s) entre 10 et 12		Politiques				
- Total des subventions						
- Total des contributions		6 773	7 083	625	17 925	17 888 (17 263)
- Total des autres paiements de transfert						
15) Total du SA		6 773	7 083	625	17 925	17 888 (17 263)
- Autre SA						
16) Total du PPT		6 773	7 083	625	17 925	17 888 (17 263)
17) Commentaires sur les écarts : Le moment de l'adoption par le Cabinet du nouveau Programme de contributions de services ferroviaires voyageurs en région et en région éloignée n'a pas permis son inclusion au Budget principal des dépenses 2004-2005.						
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse URL de la dernière évaluation : L'évaluation menée en 2004 a permis de constater que les services assurés par Chemin de fer Québec North Shore and Labrador et Algoma Central Corporation, financés par ce programme, répondent au critère d'accès en région éloignée justifiant l'admissibilité aux contributions financières du gouvernement fédéral. Ce n'est cependant pas le cas des services de la Commission de transport Ontario Northland. L'évaluation a aussi révélé que les trois services possédaient de bonnes feuilles de route en matière de sécurité et que les voyageurs étaient généralement satisfaits des services fournis.						

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (suite)

Titre de la location de wagons-trémies							
1) Titre du programme de paiements de transfert : Entente de contribution avec la Commission canadienne du blé au							
2) Date de mise en oeuvre :		3) Date de clôture :		4) Financement ministériel total : 400 millions de dollars			
Mars 1981		Juillet 2006					
5) Description du programme de paiements de transfert : Remboursement à la Commission canadienne du blé pour la location de wagons-trémies pour le transport du grain canadien aux points d'exportation.							
6) Objectif(s) et résultat(s) prévus(s) : Objectif : Des wagons-trémies seront disponibles pour le transport du grain des Prairies aux ports. Résultat prévu : Un système de transport du grain plus commercial, efficace et concurrentiel.							
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Les wagons-trémies loués par la Commission canadienne du blé ont été utilisés continuellement pour le transport du grain des Prairies aux points d'exportation et aux clients de la Commission au Canada.							
(milliers de dollars)							
8) Dépenses réelles 2002-2003		9) Dépenses réelles 2003-2004		10) Dépenses prévues 2004-2005		11) Autorisations totales 2004-2005	
12) Dépenses réelles 2004-2005		13) Écart(s) entre 10 et 12					
(SA)							
14) Secteurs d'activités							
Politiques							
- Total des subventions							
- Total des contributions							
- Total des autres paiements de transfert							
15) Total du SA							
- Autre SA							
16) Total du PPT							
17) Commentaires sur les écarts : Les dépenses réelles sont moindres que les dépenses prévues en raison de recettes provenant d'une autre utilisation des wagons, d'un taux de change favorable pour les paiements de location versés en dollars US et de la fin progressive de l'un des baux.							
18) Conclusions importantes de l'évaluation et adresse L'RL de la dernière évaluation : Une évaluation sera menée en 2005-2006. Les résultats figureront dans le prochain RMR.							

Suite à la page suivante...

Tableau 11 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)

1) Titre du programme de paiements de transfert : Subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers						
2) Date de mise en oeuvre : 1977		3) Date de clôture : en cours		4) Financement ministériel total : sans objet		
5) Description du programme de paiements de transfert : La province de Colombie-Britannique assume la responsabilité entière de l'exploitation des services de transport côtier par traversier des marchandises et des passagers.						
6) Objectif(s) et résultat(s) prévus(s) : Objectif : Aider la province à assurer les services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique. Résultat prévu : Liaisons avec le réseau de transport de surface national de diverses régions et de zones isolées de la Colombie-Britannique.						
7) Résultats atteints ou progrès réalisés : Les services de traversier ont été maintenus, permettant le transport côtier des marchandises et des passagers.						

Suite à la page suivante...

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 114 — Système de verrouillage.	Diminution des blessures et des décès grâce à une réduction des vols de véhicule par de jeunes contrevenants.	Nombre de blessures et de décès évités grâce à la réduction des vols de véhicule par de jeunes contrevenants. (Cible : Diminution annuelle allant jusqu'à 58 blessés et 15 décès.)	Prescriptions en matière de verrouillage contre le vol de véhicules publiques dans la <i>Gazette du Canada</i> , Partie II, en 2005.
Mise à jour de la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 — Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale.	Pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants.	Nombre de blessures et de décès évités grâce aux ceintures de sécurité et aux coussins gonflables. (Cible : Diminution annuelle de 44 blessures graves et 12 décès.)	Marché octroyé pour terminer une analyse détaillée des avantages.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.1 — Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue et Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.2 — Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des cousins d'appoint.	Amélioration de la sécurité des enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.	Nombre de blessures et de décès de jeunes enfants et d'enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.	Publication en Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> en 2004 incluant dans la proposition du ministre. Consultations en cours pour l'élaboration de la version finale des prescriptions.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 206 — Serrures de porte et composants de retenue de porte.	Amélioration de la sécurité des véhicules grâce à un verrou de porte supérieur, qui sera également harmonisée avec les règlements en vigueur aux États-Unis, en Europe et au Japon.	Nombre de blessures et de décès de jeunes enfants ou d'enfants.	Publication en Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> en 2004 et adoption ultérieure du règlement technique mondial intervenue au cours de la session de 2004 du Groupe de travail 29 des Nations Unies (WP.29).
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 223 (nouvelle) — Dispositifs de protection arrière.	Sécurité accrue en raison de l'exigence que la plupart des remorques au poids nominal brut de 4 536 kg ou plus soient équipées d'un dispositif de protection arrière.	Nombre de décès évités. (Cible : Diminution annuelle allant jusqu'à 4 décès en raison de la réduction des conséquences des collisions de véhicules sur l'arrière des remorques.)	La prescription du dispositif de protection arrière a été publiée en Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> en 2004.
Modifications à la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 301 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant.	Diminution des décès provoqués par les fuites de carburant dans les collisions arrière à haute vitesse.	Nombre de décès provoqués par les fuites de carburant au cours des collisions arrière à haute vitesse. (Cible : Diminution annuelle allant jusqu'à 2 décès.)	Les exigences renhaussées en matière d'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant ont été publiées en Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> en 2004.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 500 — Véhicules à basse vitesse.	Sécurité accrue des véhicules à basse vitesse grâce à l'adoption de prescriptions sur les performances.	Nombre de blessures ou de décès.	Projet à l'examen.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Modifications à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (Se reporter à la liste des nouveaux règlements de l'aviation canadiens décrits dans le RPP 2004-2005).	Pour améliorer la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la <i>Loi</i> .	Nombre et gravité des incidents associés aux diverses questions couvertes par ces modifications.	La rédaction du projet de loi est terminée et il sera présenté au cours de la première session du 36 ^e Parlement.
Élaboration de règlements et (ou) de mesures de sécurité à l'appui du contrôle de tous les bagages enregistrés.	Améliorer le contrôle de tous les bagages enregistrés.	Pourcentage de bagages enregistrés contrôlés à tous les aéroports désignés (cible : 100 % contrôles d'ici le 31 décembre 2005).	La formation et les campagnes de sensibilisation sont terminées.
Modifier le Règlement de l'aviation canadien (aviation d'affaires).	Conférer à l'industrie la flexibilité accrue de mettre au point leurs propres systèmes de sécurité adaptés à leurs activités sans compromettre la sécurité.	Nombre et gravité des incidents associés à l'aviation d'affaires.	Ces règlements ont été publiés dans la <i>Gazette du Canada</i> , Partie I, le 12 mars 2005 et passent maintenant à la publication dans la <i>Gazette du Canada</i> , Partie II.
Nouvelles modifications au règlement de l'aviation civile afin d'obliger les titulaires d'un certificat à se doter d'un système de gestion de la sécurité pour les organismes aéronautiques.	Amélioration des pratiques en matière de sécurité en favorisant une culture de la sécurité au sein de l'industrie de l'aviation civile.	Nombre et gravité des incidents impliquant les organisations d'aviation concernées.	Le premier ensemble de modifications au Règlement de l'aviation canadien exigeant des exploitants aériens de doter leurs organisations de systèmes de gestion de la sécurité est entré en effet le 31 mai 2005 et a été publié dans la <i>Gazette du Canada</i> , Partie II, le 15 juin 2005.
Règlement sur les passages à niveau et Règlement sur le contrôle d'accès.	Sécurité améliorée aux passages à niveau et le long des emprises.	Nombre d'incidents/d'accidents aux passages à niveau et le long des emprises.	Les travaux se poursuivent sur ces règlements complexes mettant en jeu un grand nombre d'intervenants. Règlement promulgué.
Élaboration du Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> .	Diminution du nombre de collisions des véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.	Nombre de collisions de véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.	Règlement promulgué.
Elaboration du Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers , établi en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> .	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules commerciaux grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi par les transporteurs routiers.	Nombre de collisions de véhicules commerciaux.	Règlement promulgué.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
2. Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux	Jouissance améliorée de leur environnement maritime pour les communautés.	Nombre et gravité des incidents.	Modifications complétées au cours de la présente période.
3. Règlement sur l'équipement de sauvetage	Renforcement de la sécurité des enfants à bord des bâtiments canadiens.	Nombre et gravité des incidents nautiques impliquant des enfants.	Modifications complétées au cours de la présente période.
4. Règlement sur le transport des marchandises dangereuses	Niveau amélioré de la sécurité du transport des marchandises dangereuses.	Nombre de blessures ou de dommages infligés à l'environnement par des déversements de matières dangereuses.	Modifications complétées au cours de la présente période.
5. Règlement sur la sécurité de la navigation	Renforcement de la sécurité maritime, afin de rendre exécutoires les prescriptions que contient le chapitre IV <i>Sécurité de la navigation</i> de la <i>Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer</i> (1974).	Nombre et gravité des incidents maritimes.	Modifications complétées au cours de la présente période.
6. Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé)	Communications maritimes améliorées contribuant à une navigation plus sûre.	Nombre et gravité des incidents.	Modifications complétées au cours de la présente période.
7. Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)	Communications maritimes améliorées contribuant à une navigation plus sûre.	Nombre et gravité des incidents impliquant des bâtiments commerciaux	Modifications complétées au cours de la présente période.
8. Règlement sur les petits bâtiments commerciaux	Sécurité et sensibilisation améliorées des petits bâtiments non regis autrement.	Nombre et gravité des incidents impliquant des utilisateurs de petits bâtiments.	Modifications complétées au cours de la présente période.
9. Règlement sur les eaux de ballast	Diminution des incidents associés à la pollution maritime causée par les navires.	Cas d'introduction d'organismes aquatiques et pathogènes non indigènes pouvant nuire aux présents écosystèmes maritimes du Canada.	Modifications complétées au cours de la présente période.
10. Règlement sur la prévention de la pollution par les bâtiments	Diminution des incidents associés à la pollution maritime causée par les navires.	Cas de pollution de l'eau causée par des bâtiments avec des substances nocives tel que : huile, produits chimiques dangereux, eaux usées, déchets et systèmes antirassure.	Modifications complétées au cours de la présente période.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
3. Règlement sur l'abordage	Uniformité améliorée du règlement et sécurité renforcée relativement à la conduite des bâtiments.	Nombre et gravité des collisions maritimes.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
4. Règlement sur la prévention des incendies	Meilleure prévention des incendies à bord grâce au renforcement des exigences en matière de prévention des incendies.	Nombre d'incendies à bord des bâtiments et gravité de leurs conséquences.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
5. Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche	Sécurité renforcée des bateaux de pêche.	Nombre et gravité des incidents impliquant des bateaux de pêche.	Consultation publique en cours.
6. Règlement sur les lignes de charge	Rationalisation et harmonisation accrue du règlement répondant aux exigences de la Convention internationale sur les lignes de charge et de son protocole.	Observation et compréhension du règlement par les parties concernées.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
7. Règlement sur le personnel maritime	Rationalisation et harmonisation accrue du règlement.	Nombre et gravité des incidents maritimes.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
8. Règlement sur les congés pour les navires	Rationalisation et harmonisation accrue du règlement intégrant l'exigence supplémentaire de conserver une documentation plus importante.	Nombre et gravité des cas d'observation.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
<p>La <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> et son règlement restent en vigueur jusqu'à ce que la nouvelle loi, la <i>Loi sur la marine marchande de 2001</i>, entre en effet à la fin de 2006. Il faudra au cours de cette période interimaire modifier de temps à autre le règlement découlant de la <i>LMAC</i>.</p> <p>Voici des précisions sur les règlements en vigueur découlant de la <i>LMAC</i> qui ont été modifiés au cours de la période couverte par le présent rapport :</p> <p>1. Règlement sur les bâtiments à usage spécial</p>			
	Sécurité des embarcations gonflables qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente en eaux vives et l'observation des baleines.	Nombre et gravité des accidents associés à ce genre d'activités.	Modifications complétées au cours de la présente période.

Tableau 10 : Principales initiatives réglementaires

Règlement	Résultats prévus	Critères de mesure du rendement	Situation et résultats obtenus
Elaboration du Règlement sur la sûreté du transport maritime	Application et exécution uniforme des nouvelles exigences internationales en matière de sûreté maritime.	Nombre de cas d'infraction d'observation	Promulgation du Règlement sur la sûreté maritime.
Elaboration d'un cadre réglementaire pour le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (auparavant appelé Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes)	Sûreté améliorée des travailleurs portuaires et du système de sûreté en matière de transport maritime en général.	Fréquence des incidents dans les zones réglementées des infrastructures maritimes.	Tenue de consultations.
Nouveau règlement sur une structure complète de sanctions pécuniaires.	Renforcement de la sécurité maritime par l'harmonisation avec la <i>Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada</i> .	Concurrence des sanctions pécuniaires.	L'élaboration réglementaire a débuté.
<i>Loi sur la marine marchande du Canada, 2001</i> Le projet de réforme réglementaire se poursuivra en deux phases au cours desquelles plus de 100 règlements en vigueur seront examinés et restructurés. La Phase 1, présentement en cours, porte sur les règlements nécessaires pour faire entrer en effet la nouvelle loi, ce qui devrait se produire avant la fin de 2006. La Phase 2 portera sur les règlements présentement en vigueur qui sont conformes à la nouvelle loi mais doivent toutefois être actualisés.	Une loi de la marine marchande du 21 ^e siècle qui favorise la sécurité à bord des bâtiments et une meilleure protection du milieu marin.	Se reporter aux critères détaillés ci-après.	Se reporter à la situation ci-après.
Voici des précisions sur les nouveaux règlements importants instaurés ou révisés dans le cadre de la Phase 1. Ces précisions renvoient à plusieurs des règlements en matière de sécurité maritime décrits dans le RPP 2004-2005 :			
1. Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (SAP)	Les inspecteurs de TC disposeront d'un nouvel outil d'application de la loi qui leur procurera plus de souplesse dans leurs efforts d'exécution et de recherche de la conformité aux dispositions de la nouvelle <i>LMAC</i> , régime de 2001.	Nombre et gravité des cas d'observation.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.
2. Règlement sur les cargaisons	Rationalisation des règles et règlements en vigueur sur le chargement et l'arrimage des cargaisons.	Nombre d'incidents maritimes provoqués par l'arrimage et la manutention incorrects des cargaisons.	Consultation publique terminée. Le document en est maintenant à l'étape de rédaction juridique.

Tableau 9-B Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Politique sur les normes de service relatives aux frais d'utilisation

A. Frais d'utilisation	Norme de service¹	Résultats liés de rendement¹	Consultation auprès des intervenants
Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i>	Les normes de service sont dans la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> , section 7 : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-1/index.html	72 % des 784 demandes traitées l'ont été dans les 30 jours. Le traitement de 208 demandes a été prolongé à plus de 30 jours conformément aux dispositions de la <i>Loi</i> .	La norme de service est établie par la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et le Règlement sur l'accès à l'information. Des consultations auprès des intéressés ont été entreprises pour les modifications introduites en 1986 et 1992.
B. Autres renseignements : Les résultats liés au rendement indiqués ci-dessus sont basés sur le Rapport concernant la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> fourni annuellement au Secrétaire du Conseil du Trésor.			

Note :

1. Comme le stipule la *Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation* :
 - Les normes de service peuvent ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;
 - Les normes de service peuvent ne pas respecter toutes les exigences relatives à la mise en place d'une norme de rendement en vertu de la *Loi* (p. ex. : la comparaison internationale, le traitement indépendant des plaintes);

Les résultats liés au rendement ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la *Loi* portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.
2. Grâce au groupe de travail mis en place pour le développement de normes de service conformes à la politique du Secrétaire du Conseil du Trésor, tous les efforts sont faits pour avoir des normes de service disponibles pour le RMR de 2005-2006.

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005				Années de planification			
				Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Recettes réelles ³ (milliers de dollars)	Coût total ² (milliers de dollars)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Coût total estimé ² (milliers de dollars)
			Sous-total (R)	17 297	16 160	326 354		Sous-total R :	2005-2006	16 352	311 635
								Sous-total R :	2006-2007	16 122	310 617
								Sous-total R :	2007-2008	15 940	310 305
			Sous-total (A)	13 101,2	15 679,1	72 922,5		Sous-total A :	2005-2006	11 581,1	54 412,3
								Sous-total A :	2006-2007	10 924,1	53 611,3
								Sous-total A :	2007-2008	10 945,1	51 859,3
			Total	30 398,2	31 839,1	399 276,5		Total	2005-2006	27 933,1	366 047,3
									2006-2007	27 046,1	364 228,3
									2007-2008	26 885,1	362 164,3

B. Date de la dernière modification : Sans objet

C. Autres renseignements : Les résultats de rendement des redonnees pour le traitement des demandes d'accès produites aux termes de la Loi sur l'accès à l'information sont basés sur le Rapport concernant la Loi sur l'accès à l'information fourni annuellement au Secrétariat du Conseil du Trésor.

Note :

1. *Le Ministère perçoit deux catégories de frais : Service réglementaire (R) et Autres biens et services (A)*
2. *Les coûts entiers (réels et estimatifs) sont déclarés selon la comptabilité d'exercice.*
3. *Les recettes prévues indiquées pour les exercices financiers 2005-2006, 2006-2007 et 2007-2008 sont celles figurant dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2005-2006 et sont reportées selon la comptabilité de caisse comme pour le réel.*
4. *Selon un avis juridique concernant admissibilité, si l'imposition des frais correspondants ou la modification la plus récente a eu lieu avant le 31 mars 2004 :*
 - *La norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;*
 - *La norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas respecter toutes les exigences d'établissement en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation (p. ex. : la comparaison internationale; le traitement indépendant des plaintes);*

Les résultats liés au rendement, s'ils sont fournis, ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la Loi sur les frais d'utilisation portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005				Années de planification			
				Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Recettes réelles ³ (milliers de dollars)	Coût total ² (milliers de dollars)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Coût total estimé ² (milliers de dollars)
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et de port, droits exigés aux ports publics.	A	<i>Loi maritime du Canada</i> http://lois.justice.gc.ca/ft/C-67/index.html Frais à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudtoisp-ortspubliques.htm	1 ^{er} janvier 2004	6 904	10 369	55 944	Des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois. Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1 ^{er} avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	6 935 6 278 6 299	41 089 40 451 38 723
Redevances de traitement des demandes d'accès produites aux termes de la Loi sur l'accès à l'information	A	<i>Loi sur l'accès à l'information</i> et Règlement à l'adresse : http://lois.justice.gc.ca/ft/A-1/index.html	1992	8	8	997	Les normes de service sont dans la Loi sur l'accès à l'information, section 7 : http://lois.justice.gc.ca/ft/A-1/index.html	72 % des 784 demandes traitées l'ont été dans les 30 jours. Le traitement de 208 demandes a été prolongé à plus de 30 jours conformément aux dispositions de la Loi.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	8 8 8	986 986 986

Suite à la page suivante...

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Loi sur les frais d'utilisation (suite)

2004-2005				Années de planification							
A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Recettes prévues ³	Recettes réelles ³	Coût total ²	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³	Coût total estimé ²
				(milliers de dollars)	(milliers de dollars)	(milliers de dollars)				(milliers de dollars)	(milliers de dollars)
Aéroports frais au titre du Règlement sur les redevances des services aéronautiques : Redevance générale d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevance de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence.	A	Paragraphe 4.4 (2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – Règlement sur les redevances des services aéronautiques http://www.tc.gc.ca/lois-relements/GENERAL/AL/E/L/la/reglement/s/120/a129a/la129a.html	31 août 2003	5 959	5 073	14 774	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois.	Tous les efforts sont faits afin que des normes de service soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	4 504 4 504 4 504	11 469 11 321 11 299

A : Autres biens et services

Suite à la page suivante...

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Loi sur les frais d'utilisation (suite)

A. Frais d'utilisation	Type de frais	Fonvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2004-2005					Années de planification		
				Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Recettes réelles ³ (milliers de dollars)	Coût total ² (milliers de dollars)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier 2005-2006	Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Coût total estimé ² (milliers de dollars)
Securite maritime – Bureau de la securite nautique – Normes de construction etiquettes de conformité	R	<i>Loi sur la marine, Canada</i> Règlement sur les petits bâtiments/ TP 1332 adopté par renvoi http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/070/lmmc076/lmmc76.html .	1995 Les modifications ultérieures au Règlement sur les petits bâtiments ne concernaient pas les frais.	210	165	535	Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1 ^{er} avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	210 210 210	350 395 395
Securite maritime – Droits d'inspection des installations radio de navire	R	<i>Loi sur la marine, Canada</i> Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/060/lmmc062/lmmc62.html	1987	70	18	1 016	Des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1 ^{er} avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	80 80 80	894 894 894

Suite à la page suivante ...

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Loi sur les frais d'utilisation (suite)

2004-2005							Années de planification				
A. Frais d'utilisation	Type de frais ¹	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Recettes ³ prévues ³ (milliers de dollars)	Recettes ³ réelles ³ (milliers de dollars)	Coût total ² (milliers de dollars)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes ³ prévues ³ (milliers de dollars)	Coût total estimé ² (milliers de dollars)
				7 434	8 114	70 578				7 245	65 960
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	R	Divers règlements en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (http://lois.justice.gc.ca/ft/S-9/index.html) notamment le <i>Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur</i> , le <i>Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires</i> , etc. Pour les règlements et les droits voir l'adresse : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/mmc/menu.htm	6 juin 1995				Un groupe de travail a été mis sur pied et des rapports d'étape sont préparés à tous les deux mois.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1 ^{er} avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.	2005-2006 2006-2007 2007-2008	7 000 6 804	66 027 65 781

Suite à la page suivante...

Tableau 9-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 – Loi sur les frais d'utilisation

2004-2005							Années de planification				
A. Frais d'utilisation	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Recettes réelles ³ (milliers de dollars)	Coût total ² (milliers de dollars)	Norme de rendement ⁴	Résultats liés au rendement ⁴	Exercice financier	Recettes prévues ³ (milliers de dollars)	Coût total estimé ² (milliers de dollars)
				2000	9 583	7 561				254 387	2005-2006 2006-2007 2007-2008
Sécurité aérienne Droits réglementaires autres	R	<i>Loi sur l'économie</i> (http://lois.justice.gc.ca/2005/lois/2005-10/annexes/annexes.html) <i>Règlement de l'aviation canadien</i> à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/aviation/civil_serv/Reg_Affaires/RAC/menu.htm	Le 15 juillet 2000 Les autres modifications (règlement ou diminution des frais) du 15 juillet 2000 au 15 juillet 2005 ne déclenchent pas l'application de la <i>Loi sur les frais d'utilisation</i> .				On peut consulter les normes relatives aux niveaux de service à l'adresse http://www.tc.gc.ca/Aviation/Civil_serv/Niveaux/DeService.htm . Les normes de service existantes font actuellement l'objet d'une révision ou de modifications par un groupe de travail afin de les rendre conformes aux exigences de la politique. La conformité est prévue pour le RMR de 2005-2006.	Tous les efforts sont faits pour mettre en place un système de suivi du rendement d'ici le 1 ^{er} avril 2006 afin que les résultats pour une année complète soient disponibles pour le RMR de 2006-2007.			

R : Service réglementaire

Suite à la page suivante...

Tableau 8 : Besoins en ressources par direction/secteur (suite)

2004-2005						
Organisation (milliers de dollars)	Politiques	Programmes et Cessions	Sûreté	Administration	Total	
Directeur général régional – Québec						
Budget principal des dépendances	1 066	22 349	29 903	6 056	59 374	
Dépenses prévues	1 566	36 649	29 903	6 056	74 174	
Autorisations totales	1 566	36 649	29 903	6 056	74 174	
Dépenses réelles	1 543	36 636	27 493	5 856	71 528	
Directeur général régional – Ontario						
Budget principal des dépendances	463	11 026	32 322	6 106	49 917	
Dépenses prévues	493	14 226	32 322	6 106	53 147	
Autorisations totales	493	14 226	32 322	6 106	53 147	
Dépenses réelles	479	14 149	30 627	5 798	51 053	
Directeur général régional – Prairies et Nord						
Budget principal des dépendances	1 404	16 267	32 041	7 320	57 032	
Dépenses prévues	1 404	18 267	32 041	7 620	59 332	
Autorisations totales	1 404	18 267	32 041	7 620	59 332	
Dépenses réelles	1 018	18 023	28 679	7 522	55 242	
Directeur général régional – Pacifique						
Budget principal des dépendances	503	6 709	27 704	5 380	40 296	
Dépenses prévues	503	26 709	27 704	5 380	60 296	
Autorisations totales	503	26 709	27 704	5 380	60 296	
Dépenses réelles	331	26 080	27 069	5 337	58 817	
Total						
Budget principal des dépendances	452 796	234 337	837 400	122 680	1 647 213	
Dépenses prévues	395 960	297 774	927 430	134 977	1 756 141	
Autorisations totales	430 233	271 822	892 798	134 815	1 729 668	
Dépenses réelles	410 210	205 156	872 851	119 976	1 608 192	

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 8 : Besoins en ressources par direction/secteur

2004-2005						
(Organisation	Programmes et Cessions	Sécurité et	Administration	Total	(milliers de dollars)	
Sous-ministre adjoint - Politiques					Budget principal des dépenses	448 719
					Dépenses prévues	391 302
					Autorisations totales	425 575
					Dépenses réelles	406 156
Sous-ministre adjoint - Programmes et Cessions					Budget principal des dépenses	167 752
					Dépenses prévues	175 689
					Autorisations totales	149 737
					Dépenses réelles	84 055
Sous-ministre adjoint - Sécurité et Sûreté					Budget principal des dépenses	
					Dépenses prévues	693 020
					Autorisations totales	747 919
					Dépenses réelles	736 113
Sous-ministre adjoint - Services généraux					Budget principal des dépenses	
					Dépenses prévues	85 952
					Autorisations totales	85 790
					Dépenses réelles	72 172
Gestion ministérielle					Budget principal des dépenses	
					Dépenses prévues	11,214
					Autorisations totales	18,214
					Dépenses réelles	18,011
Directeur général régional - Atlantique					Budget principal des dépenses	
					Dépenses prévues	10,234
					Autorisations totales	26,234
					Dépenses réelles	26,212
Sous-ministre adjoint - Dépenses					Dépenses prévues	5,649
					Autorisations totales	55,484
					Dépenses réelles	54,944

Suite à la page suivante...

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

Recettes disponibles (suite)

(milliers de dollars)	Recettes réelles 2002-2003	Recettes réelles 2003-2004	2004-2005	
			Recettes réelles	Recettes réelles
Administration ministérielle				
Recettes internes et externes de location et de concession	972	930	932	929
diverses	793	183	125	394
Sous-total	1 765	1 114	1 057	1 323
Total des recettes disponibles	385 290	295 950	355 448	323 596

Recettes non disponibles

(milliers de dollars)	Recettes réelles 2002-2003	Recettes réelles 2003-2004	2004-2005	
			Recettes prévues	Recettes prévues
Location de wagons-témoins	15 432	18 664	12 000	17 386
Allocation des Administrations portuaires canadiennes ²	9 765	10 716	11 339	10 844
Produits de placements ²	21 410	22 958	-	205
Remboursement des dépenses de l'exercice précédent	1 057	1 999	-	1 851
Redressements aux comptes fournisseurs de l'exercice précédent	5 323	1 729	-	4 862
Privilèges, licences et permis	4 916	4 925	4 300	8 616
Amendes	1 063	974	-	1 329
Produit des ventes	796	548	-	1 243
Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	4 108	2 760	-	1 170
Divers	1 256	423	-	509
CTMA Traversier Liée	833	-	-	-
Vieux-Port de Montréal	2 315	2 404	-	-
Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	420	-	-	-
Great West Life - Remboursement de la Société canadienne des ports	95	-	-	-
Total des recettes non disponibles	68 789	68 100	27 639	48 017

Note :

1. Recettes disponibles: Les recettes provenant des activités de recherche et développement ont été transférées du Groupe de la sécurité et de la sûreté au Groupe des politiques. Les recettes disponibles du secteur d'activités dans lequel les montants réels ou prévus sont inscrits sont présentées de la même manière que dans le Budget principal des dépenses, du Rapport sur les plans et priorités ainsi que des Comptes publics.

2. Recettes non disponibles : L'écart entre le produit réel des investissements en 2003-2004 et celui déclaré en 2004-2005 (22,7 millions de dollars) découle de la restructuration gouvernementale annoncée le 12 décembre 2003. La responsabilité ministérielle de la Société canadienne des postes et de la Société immobilière du Canada limitée a été respectivement transférée à l'Agence des douanes et du revenu du Canada et à Environnement Canada.

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Recettes disponibles		2004-2005				
Recettes réelles	Recettes réelles	Recettes réelles	Budget principal	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Politiques	Prévisions de l'Administration du transport aérien	274	225	160	160	160
Recettes réelles 2002-2003	Recettes internes et externes tirées des activités de recherche et développement		3 486	-	-	1 744
	Recettes internes et externes	460	539	-	-	-
	Sous-total	734	4 251	160	160	1 904
Recettes réelles 2003-2004	Programmes et Cessions					
	Recettes des havres et ports	11 010	12 166	8 687	8 687	8 687
	Recettes d'exploitation des aéroports	19 491	11 700	13 250	13 250	13 250
Recettes réelles 2003-2004	Aéroports - Paiements de loyer et de biens meubles	299 551	214 441	284 736	284 736	284 736
	Recettes internes et externes	260	178	116	116	116
	Sous-total	330 311	238 485	306 789	306 789	306 789
Recettes réelles 2003-2004	Sécurité et Sûreté					
	Recettes tirées des activités de réglementation et d'inspection des aéronefs	9 198	9 902	9 762	9 762	9 762
	Recettes tirées de l'activité de formation des pilotes	117	385	809	809	809
Recettes réelles 2003-2004	Recettes internes et externes des services des aéronefs	28 274	29 826	26 700	26 700	26 700
	Recettes internes et externes tirées des activités de réglementation et d'inspection des navires	10 680	9 389	7 434	7 434	7 434
	Recettes provenant du Programme du registre des véhicules importés	-	1 191	475	475	475
Recettes réelles 2003-2004	Paiements de loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	259	335	280	280	280
	Recettes tirées de l'activité d'inspection des chemins de fer d'intérêt local	112	208	63	63	63
	Recettes internes et externes tirées des activités de recherche et développement	3 498	384	1 884	1 884	1 884
Recettes réelles 2003-2004	Recettes internes et externes	342	481	35	35	35
	Sous-total	52 479	52 101	47 442	47 442	47 442

(milliers de dollars)

Suite à la page suivante...

Le tableau publié dans les rapports sur les plans et priorités et les rapports ministériel sur le rendement des années précédentes présentait le solde des prêts, des investissements et des avances à la fin de l'exercice. Ces renseignements ne sont pas nécessaires dans le présent document.

Transports Canada n'a aucun poste non budgétaire (Prêts, placements et avances) parmi ses présentes autorisations.

Tableau 6 : Prêts, placements et avances (non budgétaires)

Passif éventuel	(milliers de dollars)	
	31 mars 2004	31 mars 2005
Réclamations, litiges en instance ou annoncés	33 404	33 504
Total	33 404	33 504

Tableau 5 : Passif éventuel

(milliers de dollars)		2004-2005
Total des dépenses réelles		1 608 192
Plus : Services reçus à titre gracieux		
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)		22 194
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)		25 069
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada		4 055
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada		3 364
Moins : Recettes non disponibles		(48 017)
Coût net du Ministère en 2004-2005		1 614 858

Tableau 4 : Coût net du Ministère

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou du poste législatif (milliers de dollars)	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement	213 861	287 742	283 944	251 423
5	Dépenses d'immobilisations	60 210	68 218	68 198	58 933
10	Subventions et contributions	531 216	503 708	439 408	365 528
15	Paielements à Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	32 077	32 077	32 077	32 019
20	S.C.C. Paielements à Marine Atlantic	27 607	72 907	72 907	72 907
25	Inc. Paielements à VIA Rail Canada	191 301	191 301	191 301	191 301
30	Paielements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	466 499	530 609	503 675	501 171
(L)	Ministère des Transports du Canada – Salaire et allocation d'autonomie	70	70	70	70
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	67 372	69 509	61 225	61 225
(L)	Paielements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 018	3 018
(L)	Paielements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 900	18 799	18 799
(L)	Paielement de subvention de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	51 800	51 800	51 779	51 779
(L)	Dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'Etat	-	-	3 247	-
(L)	Remboursement de montants crédités aux recettes dans les années précédentes	-	-	19	19
Total		1 647 213	1 756 141	1 729 668	1 608 192

(L) : Législatif

Tableau 2 : Utilisation des ressources par secteur d'activités

Secteurs d'activités (milliers de dollars)		Dépenses de fonctionnement brutes ¹	Dépenses d'immobilisations et contributions ²	Subventions et contributions ²	Dépenses budgétaires brutes	Moins : Recettes disponibles	Dépenses budgétaires nettes ³	Budget	
								Total : Dépenses budgétaires brutes	Total : Dépenses budgétaires nettes ³
Politiques									
Budget principal des dépenses	255 430	1 614	195 912	452 956	(160)		452 796		
Dépenses prévues	303 143	1 614	104 612	409 369	(160)		409 209		
Autorisations totales	327 611	1 614	102 912	432 137	(1 904)		430 233		
Dépenses réelles	326 284	2 308	85 915	414 507	(4 297)		410 210		
Programmes et Cessions									
Budget principal des dépenses	127 917	30 885	382 324	541 126	(306 789)		234 337		
Dépenses prévues	181 269	36 518	385 824	603 611	(306 789)		296 822		
Autorisations totales	173 036	34 998	370 577	578 611	(306 789)		271 822		
Dépenses réelles	130 713	26 321	314 013	471 047	(265 892)		205 156		
Sécurité et Sûreté									
Budget principal des dépenses	858 503	18 259	8 080	884 842	(47 442)		837 400		
Dépenses prévues	941 176	20 634	13 272	975 082	(47 652)		927 430		
Autorisations totales	895 646	22 134	20 716	938 496	(45 698)		892 798		
Dépenses réelles	884 499	20 038	20 397	924 934	(52 084)		872 851		
Administration ministérielle									
Budget principal des dépenses	114 285	9 452	-	123 737	(1 057)		122 680		
Dépenses prévues	114 285	9 452	-	123 737	(1 057)		122 680		
Autorisations totales	126 420	9 452	-	135 872	(1 057)		134 815		
Dépenses réelles	111 033	10 266	-	121 299	(1 323)		119 976		
Total									
Budget principal des dépenses	1 356 135	60 210	586 316	2 002 661	(355 448)		1 647 213		
Dépenses prévues	1 539 873	68 218	503 708	2 111 799	(355 658)		1 756 141		
Autorisations totales	1 522 713	68 198	494 206	2 085 116	(355 448)		1 729 668		
Dépenses réelles	1 452 531	58 933	420 325	1 931 788	(323 596)		1 608 192		

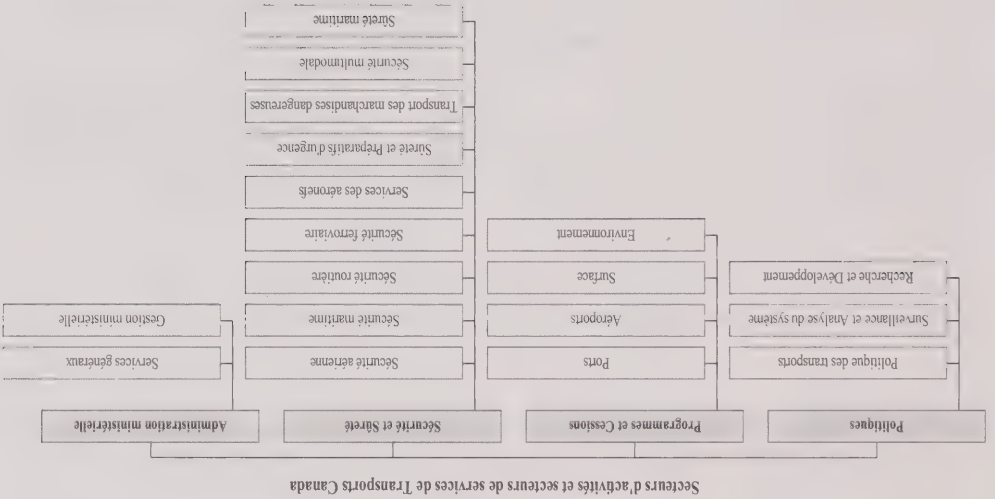
Note :

1. Les dépenses de fonctionnement brutes comprennent les paiements législatifs aux régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés au cours des années antérieures, les paiements prévus par les ententes sur la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.
2. Les subventions et contributions comprennent les paiements législatifs concernant le pont Victoria (Montréal) et le paiement de subvention relatif à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.
3. Transports Canada ne compte aucun poste non budgétaire parmi ses présentes autorisations.
4. L'écart de 148 millions de dollars entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est principalement attribuable à des dépenses réelles moins élevées pour les paiements de transfert (83 millions de dollars) qui s'expliquent par des écarts dans plusieurs programmes de contributions en raison de retards de mise en œuvre ou d'exécution (ex. : le Programme stratégique d'infrastructures routières et les Cessions de ports, à 24,6 millions de dollars chacun).

3.1 Renseignements organisationnels

À l'administration centrale de Transports Canada, cinq sous-ministres adjoints — Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, Services généraux, un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté ainsi qu'un conseiller spécial du sous-ministre — relèvent du sous-ministre en plus de l'Administration ministérielle, comprenant le groupe Communications et les Services juridiques. Cinq directeurs généraux régionaux — Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord ainsi que Pacifique — relèvent aussi du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de la production des résultats fixés dans les documents nationaux de planification.

Transports Canada compte quatre secteurs d'activités, dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir le diagramme ci-dessous). Les secteurs d'activités étaient le reflet des programmes et des services du ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. C'est-à-dire que le sous-ministre adjoint, Services généraux, relève du secteur d'activités de l'Administration ministérielle, tout comme le groupe Communications. De plus, les quatre secteurs d'activités recoupent les organisations régionales pour favoriser la multimodalité axée sur des stratégies et des résultats communs. La structure de secteurs d'activités et de services constitue la tribune permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux.



SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

que les facteurs économiques et sociaux à un stade précoce du processus de prise de décision. Les réalisations et le leadership de Transports Canada dans la mise en œuvre des EES ont été soulignés dans le rapport d'octobre 2004 du Commissaire à l'environnement et au développement durable. Pour des précisions, consulter le site http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c2004menu_f.html.

Initiatives sur l'air pur

En 2004-2005, Transports Canada a obtenu un financement d'Environnement Canada pour ses engagements sur l'air pur dans le cadre de la Stratégie sur la qualité de l'air transfrontalier. On explore des mesures variées pour diminuer les émissions dans l'air des locomotives, des bâtiments de mer, des aéronefs et aux aéroports dans un contexte international. Transports Canada a collaboré avec l'Organisation de l'aviation civile internationale pour diffuser la circulaire *Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions* au cours de deux congrès et séminaires réussis et continue de rechercher des occasions d'encourager l'utilisation de cet important document d'orientation. En 2004, le Ministère s'est joint à la Federal Aviation Administration et à la National Aeronautics and Space Administration en qualité de commanditaire du Centre d'excellence pour l'atténuation du bruit des aéronefs et des émissions de l'aviation et profite d'un accès permanent aux recherches internationales sur l'aviation et les émissions qui donneront naissance à un secteur aérien plus durable.

2.3.4 Projet du coût total du transport

Transports Canada a entrepris un projet de trois ans, lancé en 2003, pour enquêter sur le coût total du transport, c.-à-d. tous les coûts découlant des réseaux de transport, des services commerciaux de transport, des activités de transport privé, y compris les coûts financiers directs de leur prestation, ainsi que les coûts sociaux de leurs conséquences pour la santé et l'environnement et du temps personnel perdu dans les encombrements. Le Ministère collabore avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et mène des consultations auprès de l'industrie et des autres parties intéressées. Un groupe de travail sur la comptabilisation du coût complet a été mis sur pied sous les auspices du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

L'établissement des objectifs de l'enquête, de la méthodologie, du plan de travail et des besoins en ressources a eu lieu au début de 2004. Les objectifs premiers comprennent une comparaison du coût complet de différents modes de transport et l'étude des implications d'autres moyens d'absorber les coûts, y compris leur intégration complète dans le prix aux utilisateurs. Le produit immédiat du travail sera une série de rapports sur les conclusions, dont des estimations des coûts. Les recommandations serviront ultérieurement à des analyses quantitatives, effectuées non seulement par Transports Canada mais aussi par tous les ordres de gouvernement et les parties concernées par les coûts et avantages des politiques, programmes, investissements dans les infrastructures et règlements proposés ainsi que par l'évaluation rétrospective de ces actions.

L'évaluation environnementale stratégique (EES)

En date du 31 mars 2005, 12 séances de formation d'EES avaient eu lieu et 168 agents des politiques et des programmes de Transports Canada avaient suivi une formation d'EES. Transports Canada a établi de nouvelles exigences de signature d'approbation du directeur général directeur régional pour toutes les évaluations préliminaires et analyses détaillées. Il a travaillé à l'amélioration du système de suivi des EES en présentant un exposé sur le système de suivi des EES de Transports Canada à d'autres ministères et en révisant le manuel des EES que tous les employés de Transports Canada peuvent maintenant consulter dans l'Intranet du Ministère. On prévoit que ces efforts favoriseront une observation stricte de la politique du ministère et de la directive du Cabinet sur les EES et permettront de s'assurer que les conséquences pour l'environnement sont prises en compte dans les propositions au même titre

Plan de gestion des sites contaminés de Transports Canada, consulter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontaminees/menu.htm>, nécessaire dans le cas de certains sites. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le effectuée. Soixante-trois autres sites sont en voie de restauration alors qu'aucune mesure n'est 231 des 556 sites recensés dans l'inventaire des sites contaminés de Transports Canada a été projets de restauration et dix projets d'évaluation. La restauration ou la gestion des risques de Canada pour les lieux contaminés fédéraux. Le Plan d'action a fourni un financement pour deux comprenait 7,6 millions de dollars provenant du Plan d'action accéléré du gouvernement du l'évaluation des sites contaminés et leur restauration/la gestion des risques associés. Ce montant l'exercice financier 2004-2005, Transports Canada a dépensé 27,3 millions de dollars pour de remplir l'engagement du Ministère à gérer ses sites de façon responsable. Au cours de Transports Canada poursuit les travaux décrits dans son Plan de gestion des sites contaminés afin

Sites contaminés

2.3.3 Programmes environnementaux

<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vp/egm/menu.htm>, prochains événements, consulter le site sept millions de Canadiens. Pour des renseignements à propos de ce programme ou des PVTP a organisé 145 événements et activités de promotion, rejoignant un public estimé à plus de viabilité routière au moyen de 647 essais routiers et de 275 essais homologues en laboratoire. Le diverses technologies de pointe. Cinquante-six de ces véhicules avaient été évalués en termes de avait en mars 2005 fait l'acquisition de 126 véhicules provenant du monde entier et intégrant véhicules ainsi que d'établir la viabilité des technologies en développement et à venir. Le PVTP véhicules aux technologies de pointe au Canada et la demande des consommateurs pour ces tonnes pour les modèles de l'année 2010. Le but de ce programme est d'encourager l'offre de appuie l'attribution d'une cible volontaire de réduction des émissions de CO₂ de 5,3 millions de Le PVTP, qui fait partie du Programme de consommation efficace de carburant des véhicules,

Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP)

combinée d'environ 1,7 million de dollars. Pour en apprendre davantage sur le programme, consulter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srd/menu.htm>.

Une entreprise a fait la démonstration d'une application logicielle utilisant le courant de marée pour diminuer la consommation de carburant. On a estimé que le recours à ce logiciel permettra une économie de carburant et une réduction des GES de 16 %. Autre exemple, une compagnie aérienne a mis en place une série de mesures d'économie de carburant dont le résultat prévu sera une économie annuelle de carburant de 3 à 8 %, ce qui se traduit par des économies annuelles se situant entre 6 et 8 millions de dollars.

Par l'entremise de l'IETTM, Transports Canada a réussi à négocier un protocole d'entente (PE) avec l'Association du transport aérien du Canada qui comprend un objectif de réduction des GES. Dans le même ordre d'idées, une ébauche de PE avec l'Association des chemins de fer du Canada a été préparée et les négociations vont bon train. De plus, la Conférence sur l'efficacité énergétique et les émissions du secteur maritime tenue en janvier 2005 a donné une impulsion à la négociation d'un PE sur la réduction des GES avec le secteur maritime. Transports Canada a aussi parrainé des ateliers, y compris l'atelier « Walking the talk » du Western Transportation Advisory Council et un atelier sur un rabais d'encouragement à la prévention de la pollution maritime, afin de bâtir au sein des secteurs modaux du transport une capacité d'efficacité énergétique améliorée. Veuillez consulter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/fret/IETTM/menu.htm> pour obtenir des précisions.

Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)

Le Programme de démonstration en transport urbain est une initiative de 40 millions de dollars visant à démontrer et à évaluer les résultats de stratégies intégrées de réduction des GES émis par le transport urbain. En 2004, des présentations ont eu lieu dans cinq chefs-lieux régionaux (Halifax, Waterloo, région du Grand Toronto et Hamilton, Vancouver et Whitehorse) et le Réseau d'info du programme a tenu 12 activités d'apprentissage. Deux prix ont été mis sur pied : le Prix de réalisation en transports urbains durables décerné par l'Association des transports du Canada et le Prix des collectivités viables de la Fédération canadienne des municipalités. Les récipiendaires ont été la municipalité régionale de Waterloo pour « *You can clear the air* », un supplément au programme scolaire de troisième année et Translink pour son programme *U-Pass*. Vingt-cinq études de cas sur les transports urbains durables ont été réalisées et affichées sur le site Web du programme. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les projets de démonstration et le réseau d'info du programme, consulter le site <http://tcinfo/programmes/environnement/transporturbain/menu.htm>.

Sur la route du transport durable (SRTD)

Le programme Sur la route du transport durable est une initiative ministérielle clé visant à appuyer les projets de transport durable innovateurs issus des communautés favorisant la transition vers un système de transports plus durable. En 2004, Transports Canada a annoncé le financement de dix-sept projets. Ces projets ont procuré divers avantages, entre autres choses une planification communautaire complète en matière de durabilité, un accès amélioré à des modes de transport sûrs et durables, de la recherche et de l'information améliorant les connaissances et les capacités en matière de prise de décision ainsi qu'une réduction des émissions. Quarante-huit projets ont été subventionnés entre 2002 et 2005 pour une contribution

participe à un groupe de travail fédéral chargé de mettre au point un cadre politique efficace relativement aux impacts et à l'adaptation au changement climatique. Le Plan de 2005 sur le changement climatique traduit le travail de ce groupe.

Afin de renforcer davantage sa capacité de réseautage favorisant la circulation de l'information, Transports Canada a procédé au lancement réussi d'un bulletin d'information électronique. Le Ministère participe à des recherches en cours en matière de transport et collabore avec les associations professionnelles. De plus, grâce au Programme sur les impacts et l'adaptation liés au changement climatique, onze études examinant les incidences du changement climatique sur le transport sont presque terminées. Veuillez consulter le site <http://www.adaptation.mtc.gc.ca/home.asp> pour obtenir des précisions.

Programmes en matière de changement climatique

Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises

Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises compte sur un budget de 11 millions de dollars qui permettra d'offrir un encouragement financier à l'achat et à l'installation d'équipement améliorant l'efficacité énergétique des modes de transport aérien, maritime et ferroviaire ainsi qu'une éducation et une sensibilisation visant à améliorer la prise de décision des expéditeurs. Le programme comprend trois activités majeures : le Programme d'encouragement au transport des marchandises, les Projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime et le Programme de sensibilisation à l'intention des expéditeurs et des groupes. Quatre projets, au montant combiné de 1,5 million de dollars, ont été autorisés dans le cadre du Programme d'encouragement au transport des marchandises pour l'achat d'une locomotive de manœuvre hybride, de systèmes de lubrification de la surface de friction des rails et d'un système d'excitation et un système de démarrage automatique QES III. À l'automne 2005, le marché de l'étude de faisabilité de l'alimentation externe pour le transport maritime a été octroyé afin de déterminer des emplacements propices à l'alimentation externe à travers le Canada. Enfin, le développement du Programme de sensibilisation à l'intention des expéditeurs est en cours et les principaux partenaires du programme ont été mis sur pied. Veuillez consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/encouragement_fret/pim/menu.htm pour obtenir des précisions.

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETT)

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETT) vise à réduire l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) émis par le transport des marchandises. Huit projets ont été retenus dans le cadre du Programme de démonstration de transport durable des marchandises pour un financement combiné de 1,3 million de dollars. (Cela porte à trente le nombre de projets retenus du Programme pour un total de 3,2 millions de dollars. Le Programme et les résultats des démonstrations (p. ex., la réduction des GES, les économies de carburant, les technologies nouvelles ou sous-utilisées) ont fait l'objet de promotion au cours d'événements majeurs.

2.3.2 Initiatives sur le changement climatique

Plan sur le changement climatique

En avril 2005, le gouvernement du Canada a publié le *Projet vert - Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques : Un Plan pour honorer notre engagement de Kyoto*. Le Plan du Canada sur les changements climatiques 2005 s'appuie sur les mesures du *Plan du Canada sur les changements climatiques 2002*, établit des objectifs et explique la façon dont les nouveaux fonds serviront à réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada de 270 Mt d'ici 2012.

Quatre programmes pour lesquels Transports Canada s'est vu accorder quelque 60 millions de dollars (soit le Programme de démonstration en transport urbain, l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises, et le Programme de véhicules à technologies de pointe) font l'objet d'examen par le Conseil du Trésor. Transports Canada a également reçu 1 million de dollars en appui à des programmes pour lesquels d'autres ministères sont responsables (c'est-à-dire l'Initiative Le Défi d'une tonne et le Programme sur les impacts et l'adaptation aux changements climatiques). Au cours de 2004-2005, Transports Canada a mis au point de nouvelles mesures axées sur des secteurs comme le transport urbain, l'intégration modale et l'efficacité, et les instruments économiques.

Pour plus de précision, visiter

<http://www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2005/plan05.asp>

Le Défi d'une tonne

Le Défi d'une tonne est une initiative sur le changement climatique qui demande à chaque Canadien et Canadienne de réduire ses émissions de GES d'une tonne. Transports Canada a fourni des conseils d'experts sur les questions relatives au transport pour aider les ministères responsables, soit Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, à concevoir et à mettre en œuvre la campagne de promotion Le Défi d'une tonne. En outre, Transports Canada a mis au point le contenu des produits de communication et des produits Web et a joué un rôle important dans la création de partenariats stratégiques avec des intervenants du secteur privé très intéressés dans le secteur des transports. En 2004-2005, l'Initiative Le Défi d'une tonne a accueilli presque 100 000 visiteurs dans le cadre d'expositions itinérantes, de salons de l'habitation, de salons de l'automobile et d'événements locaux. Une étude du marché a révélé que le souveneur spontané de publicité télévisée s'élevait à 27 %, surpassant la norme de l'industrie de 20 %. Le Ministère a également élaboré et mis en œuvre un plan novateur de communications internes afin de sensibiliser davantage les employés à l'Initiative Le Défi d'une tonne. Pour obtenir plus d'information, visiter

<http://www.climatechange.gc.ca/onec/tonne/francais/index.asp?pid=171>

Répercussions du changement climatique et adaptation

Transports Canada continue de chercher à mieux comprendre la vulnérabilité du système des transports au changement climatique et à élaborer des stratégies efficaces pour pallier les répercussions préjudiciables. Au cours de l'exercice financier 2004-2005, le Ministère a

Indices de progrès ... (suite)

- En général, les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du carburant des véhicules routiers ont augmenté d'environ 16,7 mégatonnes (Mt) ou 21 % entre 1990 et 2003. Le volume des émissions (émissions par rapport au niveau d'activités) a quant à lui diminué pendant cette même période ce qui indique une amélioration. En comparaison, les émissions provenant du transport aérien et du transport maritime ont connu une faible augmentation de 0,8 Mt et 1,1 Mt (soit 13 % et 22 %) respectivement, alors que les émissions provenant du transport ferroviaire ont diminué de 1 Mt ou 14 %.
- Au cours des années 1990, les émissions des principaux contaminants atmosphériques provenant de chaque véhicule léger ont, en moyenne, été réduites considérablement. Les émissions, par véhicule, de fines particules de matières ont connu une baisse d'environ 38 %, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de 49 %, les émissions de composés organiques volatils (COV) de 50 %, et les émissions d'oxydes de soufre (SOx) de 1 %.
- En 2000, les camions lourds ont produit environ 82 % moins d'émissions par tonne-kilomètre de fines particules de matières, 56 % moins d'émissions de NOx, 91 % moins d'émissions de SOx et 81 % moins d'émissions de COV. Il y a eu également d'importantes réductions de polluants atmosphériques dans le secteur des transports ferroviaire et aérien. Le secteur du transport maritime a également réduit ses émissions par tonne-kilomètre de polluants atmosphériques – la réduction des émissions de COV se traduisant par une baisse remarquable de 33 % à l'échelle nationale.
- En 2003-2004, Transports Canada a réduit ses émissions de GES provenant de ses opérations internes de 10 %.
- Des 556 sites de Transports Canada énumérés dans son inventaire des sites contaminés, 231 ont été assainis ou ont fait l'objet d'une gestion du risque. À l'heure actuelle, 63 autres sites sont assainis, alors qu'aucune autre mesure n'est requise dans le cas de 60 sites.

Le Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005 de Transports Canada fait ressortir les principaux secteurs prioritaires pour lesquels le Ministère doit investir des efforts en vue de protéger l'environnement physique. Les sections suivantes donnent un aperçu des progrès réalisés par Transports Canada dans les secteurs définis.

2.3.1 Stratégie de développement durable 2004-2006

La troisième Stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée au Parlement le 16 février 2004. Cette stratégie définit la vision de développement durable du Ministère et son plan d'action visant à promouvoir un réseau de transport plus durable au Canada. Elle définit également sept défis et 32 engagements précis pour 2004-2006. À ce jour, plus de 85 % des 173 objectifs stratégiques sont atteints ou sur le point de l'être. Consulter le tableau 13 pour obtenir plus de précision sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour plus de renseignements à ce sujet visiter <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm>.

contribution du Canada à l'harmonisation internationale des activités de recherche. Transports Canada a aussi continué à exercer un rôle de chef de file dans d'autres initiatives de recherche, y compris sur les jeunes conducteurs, sur la conduite avec facultés affaiblies, sur la gestion de la vitesse, ainsi que sur la distraction du conducteur, l'infrastructure routière et l'atteinte d'objectifs ambitieux en matière de sécurité routière à l'échelle nationale.

2.3 Protéger l'environnement physique

Résultats finaux

- Réseau de transport écologiquement durable pour tous les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution attribuable au secteur des transports.
- Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.

Affectation des ressources pour atteindre cet objectif stratégique en 2004-2005 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	55 888 \$
Autorisations totales	55 882 \$
Dépenses réelles	35 391 \$

Note : Les dépenses par objectif stratégique comprennent une répartition des frais généraux.

Le transport contribue à la santé, au bien-être et à la qualité de vie de tous les Canadiens et Canadiennes. Transports Canada s'est engagé à promouvoir un réseau de transport durable au Canada – un réseau sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Lorsqu'on parle de transport durable, il faut prendre en compte l'aspect économique et social dans les processus décisionnels et de mise en œuvre des programmes. Tout comme la population, l'économie et le commerce se développent, ainsi en est-il de la demande pour les services de transport. Les pressions croissantes de la mondialisation et du commerce imposent de plus en plus de contraintes sur les réseaux de transport. Les répercussions environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau et la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES), et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques.

Indices de progrès ...

- Entre 1990 et 2003, le rendement moyen du carburant en litres par 100 kilomètres s'est accru de 7 % pour les automobiles, d'environ 5 % pour les camions légers, et de 9 % pour les camions lourds. Les locomotives ont également connu une baisse remarquable de l'utilisation de carburant (soit entre 35 % et 39 %), alors que le rendement du carburant des aéronefs de passagers s'est accru de 13 %.
- Entre 1990 et 2003, les niveaux d'intensité d'émissions de GES (g/tonne-km) pour les camions lourds ont diminué de 21 %; le transport maritime et le transport ferroviaire à l'échelle nationale ont connu des améliorations importantes d'intensité d'émissions de GES (soit 23 % et 35 % respectivement), alors que les émissions de GES par tonne-kilomètre provenant des aéronefs ont augmenté de près de 20 %.

2.2.4 Autres programmes et initiatives

(Que ce soit par le biais de politiques, de recherche et développement, ou d'approches novatrices relativement à la surveillance réglementaire, Transports Canada a continué en 2004-2005 de fournir des services aux Canadiens en vue de renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

Direction 2006 est un programme de partenariat ciblé dont le but est de réduire les collisions aux passages à niveau et les accidents mettant en cause des intrus. En 2004-2005, une attention particulière a été accordée à des initiatives de sensibilisation des collectivités visant à les impliquer dans des solutions à long terme en vue de modifier les comportements relativement aux intrusions. À Windsor, en Ontario, une collectivité où se produit un grand nombre d'intrusions, une telle initiative est déjà en place. Elle fait participer les représentants de la collectivité, les médias, la police, les entreprises, le grand public et les compagnies de chemin de fer. Suite à la mise en place de cette initiative, le nombre d'intrusions a diminué de façon considérable et la collectivité est devenue plus sensibilisée à ce problème; une partie du budget annuel de la Ville de Windsor est consacrée à des mesures visant à réduire les cas d'intrusion.

Le *Guide des mesures d'urgence* est publié par le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). CANUTEC aide le personnel à répondre aux urgences impliquant des marchandises dangereuses. 24 heures par jour, 7 jours par semaine, le Guide est mis à jour tous les quatre ans et en 2004-2005 il a été distribué aux services d'incendie et de police ainsi qu'aux services d'ambulance. Le Guide est fourni pour chaque véhicule d'intervention; à ce jour, plus de 2 millions d'exemplaires ont été distribués en Amérique du Nord. Le Guide est également offert aux autres pays et a été traduit en 17 langues.

Sécurité maritime de Transports Canada mène également une campagne intensive d'inspection sur les transporteurs de marchandises en vrac. Par l'entremise d'un groupe de travail international, un nouveau régime d'inspection a été mis au point de manière à inclure les critères ciblés dans le cadre d'inspection de navires et de zones. De plus, une conférence internationale sur le contrôle des navires par l'État du port a eu lieu en novembre 2004 à Vancouver, la deuxième occasion où le Canada réunissait les représentants des pays signataires des mémorandums de Paris et de Tokyo ainsi que des organisations et états observateurs. Les signataires des mémorandums de Paris et de Tokyo ainsi que les observateurs ont signé une déclaration ministérielle qui explique les nouvelles mesures mises en place par les administrations dans le cadre de leurs efforts continus visant à mettre un terme à l'exploitation de navires non conformes aux normes à l'échelle internationale. La déclaration a porté sur l'élaboration et la mise en œuvre de normes afin de promouvoir le renforcement d'une culture de la sécurité et de la sûreté dans l'ensemble de l'industrie maritime, de protéger le milieu marin international et d'assurer la protection des équipages en ce qui a trait à leurs conditions de vie et de travail à bord des navires.

Dans le but d'améliorer la sécurité routière, il demeure essentiel que des recherches soient effectuées en vue d'établir une solide base scientifique aux fins de prises de décisions. De nouvelles recherches sur la résistance au choc, visant à réduire le nombre de décès et de blessures dans les collisions frontales et latérales, ont été effectuées dans le cadre de la

- la conclusion d'ententes bilatérales et la collaboration avec des partenaires internationaux comme les États-Unis et l'OMI, afin de garantir une collaboration étroite et efficace pour assurer la sûreté le long de la frontière riveraine entre le Canada et les États-Unis;
- le versement de 23,6 millions de dollars en financement dans le cadre du programme de contribution à la sûreté maritime à 69 ports et installations maritimes dans l'ensemble du Canada, qui a permis d'aider ces installations à renforcer la sûreté dans le cadre de l'application du Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS);
- des consultations menées sur le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes, dans le but d'empêcher les actes d'atteintes illicites contre le réseau de transport maritime.

2.2.3.4 Autres initiatives en matière de sûreté

Au début de 2004, Transports Canada a entrepris un examen exhaustif de la sûreté ferroviaire et de son propre régime réglementaire avec le concours de l'Association des chemins de fer du Canada et d'autres intervenants. Cet examen a pris de l'importance à l'issue de l'explosion de bombes dans un train à Madrid, en Espagne, en mars 2004. Transports Canada a organisé des téléconférences partout au pays avec les représentants fédéraux de la sûreté ferroviaire et des grands réseaux de transport en commun, pour promouvoir les meilleures pratiques et partager des expériences.

En outre, Transports Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada ont entrepris de participer avec les gouvernements du Québec et de la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'avec d'autres intervenants canadiens et américains à la conception d'un projet canado-américain sur la sûreté des marchandises. Bien qu'il soit trop tôt pour en faire une évaluation, l'objectif de ce projet est d'effectuer le suivi du mouvement des conteneurs et de détecter toutes atteintes à la sûreté dans le réseau de transport.

Dans le cadre du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, dirigé par Sécurité publique et Protection civile Canada, Transports Canada collabore avec le Nouveau-Brunswick à un programme de partenariat fédéral-provincial dans le but de développer un programme de fiabilité des infrastructures essentielles que pourraient adopter les autres provinces et territoires, en fournissant des données sur les évaluations de la menace, du risque et de la vulnérabilité des différentes infrastructures.

En vue d'accroître les plans d'intervention en cas d'urgence, Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre du *Projet d'intervention en cas d'attaque chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN)* pour le transport des marchandises dangereuses. L'objectif de ce projet vise à garantir l'accès à des équipes d'intervention d'urgence de l'industrie formées qui sont en mesure de venir en aide aux premiers intervenants pour manipuler des substances dangereuses utilisées comme agents CBRN dans les attaques terroristes. En 2004-2005, Transports Canada a mis sur pied des séances d'information à l'intention des intervenants de l'industrie à Halifax, Toronto, Edmonton, Montréal et Vancouver, afin de les sensibiliser davantage à cette question.

- le renforcement de la sûreté aux ports et installations portuaires à l'aide d'équipement de surveillance et d'équipement de contrôle d'accès au quai en appliquant le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale au Canada;

2.2.3.3 Sécurité maritime

- une majorité de Canadiens (61 %) ont évalué la sécurité et la sûreté du mode de transport aérien comme « élevée »;
- le pourcentage de Canadiens qui reconnaît qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour protéger les voyageurs a augmenté de 5 % par rapport à 2002, et s'élève maintenant à 71 %, et un sondage récent révèle que ce pourcentage se situe maintenant à 76 %;
- la plupart des Canadiens (77 %) ont une confiance modérée ou très grande dans la capacité du gouvernement fédéral à empêcher des attaques terroristes contre les aéroports du Canada.

recherches effectuées pour le compte du Ministère ont conclu que :

Les changements apportés à la législation et à la réglementation, les initiatives entreprises à l'échelle internationale ainsi que les activités de recherche et développement ont contribué dans l'ensemble à accroître la confiance du public envers la sécurité et la sûreté aérienne. Les

d'autres organisations concernées par la sûreté du transport du fret.

- La sécurité aéroportuaire. La collaboration continue avec le Department of Homeland Security et le Department of Transportation des États-Unis pour gérer conjointement les questions relatives à la sécurité aérienne et harmoniser les exigences de réglementation, ainsi qu'une participation continue à l'Entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis sur la recherche et le développement en matière de lutte contre le terrorisme.
- Participation à des activités de recherche et développement dans le cadre de l'initiative sur la recherche et le développement en matière de lutte contre le terrorisme.
- Campagnes d'information et de sensibilisation en vue d'accroître la sensibilisation des employés des aéroports et des transporteurs aériens à la sécurité du fret aérien et au contrôle dans les aéroports en collaboration avec l'ACSTA, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association du transport aérien du Canada et NAV CANADA.
- En collaboration avec l'industrie, Transports Canada a également entrepris d'intégrer et mieux coordonner les activités de formation et de sensibilisation à la sécurité du fret aérien au Canada en favorisant la création de partenariats nationaux et internationaux avec

2.2.3 Sécurité des transports

2.2.3.1 Politique de sécurité nationale

La sécurité des transports demeure une priorité absolue pour Transports Canada. L'une des réalisations les plus importantes du gouvernement du Canada en 2004-2005 a été l'annonce de sa première politique de sécurité nationale, qui assure une approche plus focalisée et mieux intégrée visant à garantir la sécurité nationale, y compris la sécurité des transports. En 2004-2005, les principales réalisations de Transports Canada au chapitre de la sécurité ont été l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité des transports et des évaluations exhaustives des menaces pour la collectivité du renseignement par l'entremise du centre d'évaluation intégrée des menaces.

Transports Canada a poursuivi sa mise en œuvre des aspects liés au transport de la Déclaration sur la frontière intelligente et de son plan d'action connexe en 30 points en vue de renforcer la sécurité quant aux services transfrontaliers, d'assurer le mouvement des personnes et des biens, et de protéger les infrastructures essentielles de transport. En collaboration avec d'autres ministères, Transports Canada a aussi participé à l'élaboration de plans d'urgence nationaux pour les exercices d'intervention en cas d'urgence, par exemple, des pandémies de grippe, le Plan fédéral en cas d'urgence nucléaire.

2.2.3.2 Sécurité aérienne

Le transport aérien rapproche les Canadiens et établit des liens entre le Canada et le reste du monde. C'est pourquoi la sécurité aérienne continue d'être une priorité pour Transports Canada. En 2004-2005, des progrès importants ont été réalisés pour renforcer d'avantage la sécurité par le biais d'un certain nombre d'initiatives :

- Systèmes portatifs de défense anti-aérienne (SPDAA) : des évaluations de la vulnérabilité ont été effectuées aux grands aéroports, avec l'aide de la Transportation Security Administration des États-Unis.
- Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) : le Canada et les autres pays membres du G8 ont évalué les méthodes d'évaluation de la vulnérabilité afin d'assurer le mouvement sûr et efficace des passagers et des marchandises, ce qui serait avantageux pour le commerce international tout en renforçant la sécurité.
- Programme universel d'audits de sécurité (USAP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : Transports Canada agit à titre de coprésident de cette initiative et en raison de son expertise reconnue, a formé des inspecteurs dans le monde pour travailler en tant que membres d'équipe d'inspections.
- Participation et présidence du Groupe d'experts de la sécurité de l'aviation de l'OACI et de la 15^e réunion du groupe spécial d'experts en détection des explosifs, pour accroître les capacités de détection d'explosifs et harmoniser les normes canadiennes et internationales.
- En janvier 2005, Transports Canada a présidé un groupe de travail trilatéral, ce qui a permis d'améliorer la collaboration entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, et de

wagons-citernes ou les inspecter, les réparer et en modifier la conception. En conséquence, environ 1 000 de ces wagons-citerne ont été retirés du service.

Dans le secteur de la sécurité des véhicules automobiles, le Ministère joue un rôle de chef de file dans l'élaboration de plusieurs règlements techniques mondiaux en vertu de l'Accord de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe concernant l'établissement de règlements techniques applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et ou utilisés sur les véhicules à roues. Le but de cet effort est de promouvoir, de négocier et d'élaborer des règlements techniques mondiaux concernant l'aspect sécurité de la construction des véhicules automobiles qui satisfont aux exigences du Canada. Les règlements techniques mondiaux spécifiques préconisés par le Ministère ont trait aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, des indicateurs de commande et des freins de motocyctes. De plus, le Ministère a contribué à l'élaboration du premier règlement technique mondial sur les serrures de porte et participe activement à l'élaboration de plusieurs autres.

Enfin, un aspect fondamental de la réforme réglementaire est la consultation menée auprès des individus et des organisations qui sont directement affectés par le règlement ainsi qu'auprès des autres gouvernements, les parlementaires, le grand public et les intervenants internationaux. En 2004-2005, l'examen axé sur la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses visait à recueillir et à analyser des données dans le but d'identifier les améliorations possibles à la sécurité dans le cadre de la Loi ainsi que les questions émergentes relatives à la sûreté. Des consultations publiques ont été menées partout au pays. L'analyse des questions, des options et des solutions se poursuit. Pour plus de précision sur l'examen de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, visiter le site

<http://www.tc.gc.ca/lmd/consultation/revisionloil/menu.htm>

La Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) est le principal instrument législatif régissant la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur maritime canadien et s'applique à l'exploitation des bateaux canadiens quelle que soit leur position et des bateaux étrangers dans les eaux relevant de la compétence canadienne. En 2004, la responsabilité des règlements et des politiques de la LMMC ayant trait aux embarcations de plaisance, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution et aux activités d'intervention, et aux voies navigables a été transférée de Pêches et Océans Canada à Transports Canada. Le règlement de la LMMC sera modernisé à l'aide d'une approche par étapes, et dans le cadre de la première étape Transports Canada a mené des consultations publiques dans l'ensemble du pays tout au long de 2004 et au début de 2005 contribuant ainsi à sensibiliser davantage les intervenants aux changements à venir. Ce règlement simplifié entrera en vigueur lorsque la première étape sera achevée et contribuera à moderniser la sécurité au cours des prochaines années. Afin de s'assurer que les propres inspecteurs de sécurité maritime de Transports Canada demeurent au courant des règles, règlements et lois qui touchent la sécurité maritime dans un contexte réglementaire en évolution, le Programme de formation nationale a amorcé l'étape de planification afin de mettre au point les modules de formation nécessaires pour s'assurer que les inspecteurs maritimes seront familiers avec les modifications apportées à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada lorsqu'elles entreront en vigueur. Pour plus de renseignements sur le Projet de réforme réglementaire de la LMMC 2001, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/straj/SiteLMMC2001/accueil/menu.htm>

chemin de fer assujetties à la réglementation fédérale doivent documenter, mettre en place et maintenir un SGSF possédant des éléments obligatoires tel que prévu par le Règlement.

Au cours de 2004-2005, les vérifications dans le cadre du SGSF menées auprès de vingt compagnies ont démontré que les compagnies de chemin de fer ont intégré des pratiques officielles de gestion de la sécurité au niveau de leur processus décisionnel. Bien que cela constitue une étape importante vers le renforcement d'une culture axée sur la sécurité, les vérifications ont aussi démontré que des améliorations doivent être apportées quant à l'approche visant à intégrer les SGS à tous les niveaux de l'entreprise. Pour plus d'information concernant le SGSF, visiter http://www.tc.gc.ca/railway/SMSS_Regulations_fre.htm.

Afin de rendre plus rigoureuses les normes de sécurité déjà existantes, Transports Canada a introduit de nouvelles lois et de nouveaux règlements, comme suit :

- la *Loi sur la sécurité publique*, qui renforce la sûreté aérienne en améliorant la capacité du Canada d'empêcher les attaques terroristes, de protéger ses citoyens et d'intervenir rapidement si une menace devait être détectée;
- le nouveau *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, qui s'applique aux navires, ports et installations maritimes;
- une modification au *Règlement sur la désignation des aérodomes de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* visant à élargir l'application des contrôles de sûreté de l'ACSTA à l'aéroport international de Mont-Tremblant, au Québec, et à l'aéroport régional de Reed Deer, en Alberta, et de favoriser ainsi de nouvelles possibilités de développement économique;
- des améliorations aux exigences relatives à la formation en matière de sûreté, pour les membres d'équipage, afin qu'ils soient en mesure d'identifier les menaces potentielles à l'aviation civile et d'intervenir en conséquence, y compris les détournements d'aéronefs et les alertes à la bombe, et de définir les processus à suivre relativement à la présence d'agents chargés de la protection des aéronefs.

En ce qui a trait à la sécurité routière, le Ministère a poursuivi ses efforts en vue de développer de nouvelles exigences relatives à la sécurité des véhicules, par le biais d'initiatives réglementaires, concernant les dispositifs antidivul, la réglementation des heures de service et les cotés de sécurité des transporteurs routiers ainsi que les protocoles d'entente volontaires en ce qui a trait aux ceintures de sécurité et aux dispositifs télématiques de bord.

Transports Canada a également investi des efforts pour harmoniser les normes de sécurité, y compris les pratiques de sécurité avec celles en place à l'échelle nationale et internationale. Cela n'a pas seulement permis au Ministère d'accroître sa capacité à renforcer la sécurité et la sûreté, mais également de respecter les exigences d'efficacité dans une économie mondialisée. Par exemple, les wagons-citernes qui transportent du gaz liquéfié construits avant 1989 selon des caractéristiques spécifiques de conception ont été impliqués dans un grand nombre d'accidents dans des conditions hivernales où le chargement a été rejeté par des fissures dans les wagons-citernes. Transports Canada et le Federal Railroad Administration des États-Unis collaboreront pour résoudre cette préoccupation liée à la sécurité. L'industrie a dû soit retirer du service ces

mêmes. L'un seul accident mortel a été rapporté à la suite d'un déversement de marchandises dangereuses causé par un accident de transport.

2.2.2 Réforme législative et réglementaire

Le discours du Trône d'octobre 2004 indique un engagement de la part du gouvernement à assurer un « gouvernement intelligent » pour faciliter les affaires des entreprises au Canada, tout en atteignant les objectifs en matière de politique publique de manière efficace et transparente. L'aviation joue un rôle essentiel dans l'engagement du gouvernement envers une réglementation plus intelligente. L'un certain nombre d'initiatives sont en cours ou déjà achevées pour mettre davantage l'accent sur le rendement fondé sur le rendement qui engage l'industrie à atteindre des objectifs en matière de sécurité et de sûreté grâce à une souplesse accrue et à l'innovation plutôt qu'à partir d'approches normatives comme auparavant. La réglementation plus intelligente est une initiative continue qui permettra d'améliorer sans cesse la réglementation, de mieux gérer le processus réglementaire, et de reconnaître le partage de responsabilités entre les gouvernements, les citoyens et l'industrie en rendant le système plus efficace.

Transports Canada s'engage à élaborer un règlement sur le système de gestion de la sécurité pour les organisations aéronautiques. Ce règlement comprendra des objectifs de sécurité, des cibles de rendement, des évaluations des risques, des responsabilités et des pouvoirs, des règles et des procédures ainsi que des processus de surveillance et d'évaluation. Au lieu de dire aux organisations aéronautiques comment procéder, cette manière plus intelligente de réglementer leur indique les buts à atteindre afin qu'elles puissent déterminer comment obtenir les résultats en fonction de leur connaissance approfondie et de leurs propres activités. En 2004-2005, Transports Canada s'est engagé à apporter des changements à la réglementation en ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour l'aviation. Les premières modifications au *Règlement de l'aviation canadien* obligeant les exploitants aériens à mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations sont entrées en vigueur le 31 mai 2005, et ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 15 juin 2005. Pour obtenir plus d'information au sujet des SGS dans l'Aviation civile, visiter : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm>.

De même, un projet de loi visant à modifier la *Loi sur l'aéronautique* pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la *Loi* est maintenant prêt et sera déposé à la première session du 38^e Parlement. Transports Canada s'est aussi engagé à conférer à l'industrie une souplesse en matière d'innovation dans les services qu'elle fournit uniquement aux entreprises privées. En conséquence, l'industrie possède maintenant la souplesse nécessaire pour élaborer un système de sécurité qui répond à ses besoins propres tout en ne compromettant pas la sécurité. Cela a été rendu possible grâce à un ensemble de règles fondées sur le rendement combiné à un système de gestion de la sécurité. Ce projet de loi a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mars 2005.

Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF)* est entré en vigueur le 31 mars 2001. Il prévoit que toutes les compagnies de

Dans le secteur du transport aérien, la moyenne quinquennale des accidents et des accidents mortels dans l'ensemble a été réduite de 27,6 % et 37,8 % respectivement, dépassant les objectifs du Ministère visant une réduction de 25 %. La confiance du public s'est accrue, alors que les deux tiers des Canadiens (70 %) sont *très confiants* dans la sécurité aérienne au Canada, une hausse de 10 points de pourcentage par rapport à 2002. Pour obtenir plus de renseignements sur les stratégies de sécurité aérienne du Ministère, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm>.

L'un des principaux engagements du *Plan stratégique de la Sécurité maritime 2003-2010* est d'atteindre les objectifs en matière de sécurité d'ici 2010 en fonction d'une moyenne quinquennale (1998-2002) pour les navires battant pavillons canadiens ou étrangers. Ces objectifs sont axés sur le nombre de décès et de blessés ainsi que sur les taux d'accidents de navires commerciaux battant pavillons canadiens ou étrangers. L'objectif pour 2010 vise à réduire de 20 % le nombre de victimes d'accidents de navigation, et les chiffres de 2004 indiquent que 85,8 % de cet objectif a été atteint. Pour d'autres précisions sur le plan et les objectifs en matière de sécurité, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13111/menu.htm>.

Les accidents mortels de la route et les blessures graves demeurent un problème de taille sur le plan de la sécurité. Chaque année, environ 2 800 personnes sont tuées et 17 000 sont gravement blessées dans plus de 625 000 accidents d'automobiles sur les routes au Canada. Cela équivaut à environ 8 décès et 45 usagers de la route gravement blessés chaque jour, pour une estimation des coûts sociaux allant jusqu'à 25 milliards de dollars par année. Malgré des chiffres exorbitants, en 2003, le nombre d'accidents mortels était en baisse de 7 % et le nombre d'usagers de la route gravement blessés était en baisse de 3 %, comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, indiquant des progrès réalisés vers l'atteinte de l'objectif national de Vision sécurité routière 2010 de réduire de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés d'ici 2010. Ces réductions peuvent être attribuées en partie à l'amélioration de la sécurité des véhicules, à la diminution de la conduite en état d'ébriété et à l'utilisation accrue des ceintures de sécurité, ainsi qu'à une plus grande sécurité sur les routes rurales et aux intersections.

En ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué de 5 % en 2004, et est demeuré sous la moyenne quinquennale. Le nombre d'accidents mortels survenus à des passages à niveau a aussi diminué légèrement passant de 28 en 2003 à 25 en 2004. Cependant le pourcentage du nombre d'accidents mettant en cause des intrus a augmenté de 52 % et le nombre d'accidents mortels liés à des intrusions est passé de 45 en 2003 à 67 en 2004.

La stratégie *Transport des marchandises dangereuses 2010* vise à faire en sorte que toutes les expéditions de marchandises dangereuses atteignent leur destination sans incidents, particulièrement des incidents susceptibles d'être causés par des marchandises dangereuses. On effectue annuellement plus de 30 millions d'expéditions comportant des marchandises dangereuses au Canada. En 2004, il y a eu 379 incidents impliquant des expéditions de marchandises dangereuses, bien qu'aucun n'ait été causé par les marchandises dangereuses elles-mêmes.

2.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat final
Un système de transport sûr et sécuritaire pour protéger la vie humaine, la santé, l'environnement et les biens matériels.

Affectation des ressources pour atteindre cet objectif stratégique en 2004-2005 (en milliers de \$) :

Dépenses prévues	1 015 816 \$
Autorisations totales	981 077 \$
Dépenses réelles	951 336 \$

Note : Les dépenses par objectif stratégique comprennent une répartition des frais généraux.

Transports Canada fait la promotion de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les Canadiens et les Canadiennes contre les accidents et les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, et est un élément essentiel de la santé de la population, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les activités d'établissement de règles, de surveillance, d'élaboration de politiques et d'intervention directe sont exécutées à l'appui des objectifs de sécurité et de sûreté. Par l'entremise de ses activités d'élaboration de politiques et d'établissement de règles pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en œuvre une législation, des règlements, des normes et des politiques. Les activités de surveillance comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et de surveillance ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non-conformité. Le Ministère a notamment des inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées. Les activités de relations avec le public informent les utilisateurs et l'industrie des exigences et visent à promouvoir, à éduquer et à accroître la sensibilisation aux questions de sécurité et de sûreté.

En plus de son rôle en matière de sécurité, Transports Canada agit en tant que chef de file en matière de sûreté des voyageurs. Il assume cette responsabilité par certaines activités telles l'établissement de règles de sûreté pour les installations maritimes, le contrôle des passagers et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté.

2.2.1 Une fiche de sécurité améliorée

Transports Canada s'est engagé à mettre en place le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens. Une fiche de sécurité sans cesse améliorée au cours de 2004-2005 aide à faire de cette vision une réalité. Les améliorations en matière de sécurité et de sûreté en vertu de cet objectif stratégique sont le résultat des efforts et des ressources investis dans différents programmes et diverses initiatives, tels qu'énumérés dans le tableau récapitulatif à la section 1, entre autres : Aviation civile – Vol 2005, Vision sécurité routière 2010, Sécurité ferroviaire, La prochaine vague – Plan stratégique de la Sécurité maritime, le Transport des marchandises dangereuses 2010 et la Sûreté des transports.

ont été utilisés ou engagés. Des progrès importants ont été réalisés en vertu du plan stratégique sur les STI au cours de la dernière année, comme suit :

- Un appel d'offres pour la mise en œuvre et l'intégration a été conclu, et 25 projets ont été choisis pour recevoir un cofinancement.
- Cinq projets de mise en œuvre ont été réalisés, incluant des systèmes vidéo de gestion de la circulation, des panneaux à messages dynamiques et des technologies de transport urbain.
- Cinq projets de recherche et développement ont été achevés, incluant le développement des applications des transpondeurs perfectionnés pour les mouvements des véhicules commerciaux et une analyse des besoins techniques pour un réseau national de systèmes d'information aux voyageurs.
- Transports Canada a conclu et annoncé des ententes de contribution avec plusieurs provinces, y compris cinq ententes pour la mise en œuvre complète, quatre ententes pour les systèmes d'information météorologiques, et trois ententes de projets de R et D.

Pour obtenir plus de renseignements sur les STI, visiter le site : <http://www.its-sit.gc.ca/fr/menu.htm>

Perfectionnement des compétences

Agissant comme un catalyseur entre le gouvernement, l'industrie, le milieu universitaire et d'autres intervenants nationaux et internationaux, Transports Canada a organisé trois tables de discussion à Ottawa, Calgary et Halifax en 2004-2005 afin de trouver des moyens de traiter les principaux défis liés au perfectionnement des compétences. Les participants de tous les secteurs ont été invités à présenter des exposés et à partager leurs points de vue concernant les principales questions auxquelles est confronté leur secteur respectif de l'industrie. Les tables de discussion ont eu lieu à la suite du Symposium sur les compétences de transport tenu en décembre 2003, et ont donné lieu au Forum national sur le perfectionnement des compétences en transport tenu en juin 2005. Le Ministère a également appuyé, en 2004-2005, des initiatives entreprises par la Fondation nationale des réalisations autochtones (FNRA) et le Western Transportation Advisory Council (WESTAC) afin de promouvoir l'intérêt et d'accroître la sensibilisation chez les jeunes Canadiens envers les carrières dans le domaine des transports. Ces deux initiatives seront complètement mises en œuvre plus tard en 2005, et les résultats initiaux seront disponibles par la suite.

qui est devenue un organisme de service spécial, des discussions avec les utilisateurs des services à la navigation maritime ont été maintenues.

2.1.3 Compétences et R et D à l'appui des innovations

Le Canada a mis en place diverses mesures en ce qui a trait à l'innovation et aux compétences en vue de rendre le secteur des transports plus puissant, résistant, souple et adapté afin d'appuyer l'économie canadienne dans un contexte international très concurrentiel.

Sciences et technologies (S et T)/Recherche et développement (R et D)

Le plan stratégique du Ministère en matière de S et T, R et D et d'innovation a été élaboré avec le concours d'intervenants ministériels et la participation de secteurs liés et non liés au transport. Le plan stratégique en est à l'étape des consultations.

La recherche et le développement effectués par le Centre de développement des transports (CTD), le centre d'excellence de Transports Canada en ce qui a trait à la R et D liée au transport multimodal, appuie les priorités stratégiques du Ministère visant à développer des technologies évoluées de sécurité et de sûreté, à accroître l'intégration intermodale, à mieux gérer les embouteillages, à mieux surveiller les données du système, à protéger l'environnement, à mettre en place un réseau de transport durable, à améliorer le rendement humain, et à améliorer l'accessibilité. Les résultats de la recherche effectuée par le CTD sont accessibles au public à l'adresse Internet suivante <http://www.tc.gc.ca/cdi/menul.htm>. Environ 50 rapports techniques ont été publiés en 2004-2005.

Au nombre des grandes réalisations en 2004-2005, mentionnons l'établissement du Programme de recherche sur les risques géologiques au transport ferroviaire, une initiative de 2 millions de dollars sur cinq ans, élaborée en collaboration avec les compagnies de chemin de fer canadiennes, les organismes fédéraux, les universités et autres intervenants en vue de prédire et d'atténuer les dommages causés par les risques naturels comme les éboulements, les glissements de terrain et les empiètements par les eaux. Le Programme conjoint de recherche sur la glissance des chaussées aéronautiques l'hiver, auquel avait participé plus de 30 industries et organismes gouvernementaux de 12 pays, a donné lieu à une réunion internationale à Montréal en novembre 2004 qui a réuni les experts les plus en vue dans le monde pour discuter des résultats de la recherche. Les travaux visent à développer un coefficient international de frottement sur piste pour permettre aux pilotes de calculer avec plus de précision les distances d'atterrissage dans des conditions hivernales.

Systèmes de transport intelligents (STI)

Les STI font référence aux applications intégrées en matière de traitement de données, de communications et de détection liées aux infrastructures et aux activités de transport, qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité des systèmes de transport. En vertu du PSIR, 30 millions de dollars sont affectés aux STI et, à ce jour, quelque 17 millions de dollars

En date du 31 mars 2005, Transports Canada avait cédé 459 des 549 ports qu'il possédait initialement (soit 84 %), ce qui a allégé le coût financier de l'exploitation et de l'entretien des ports et, en bout de ligne, a entraîné, pour les contribuables canadiens, une économie d'environ 165 millions de dollars, qui autrement auraient été affectés aux ports. Au cours de l'exercice 2004-2005, le Ministère a contribué 17,8 millions de dollars à des intérêts locaux par l'entremise du Fonds de cession des ports pour faciliter la cession des ports. Vous trouverez plus de précisions sur la cession des ports, sur notre site Web [à http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm).

Étude sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent

En vertu d'un mémorandum de coopération signé en 2003 entre Transports Canada et le département des transports des États-Unis, un projet conjoint Canada-États-Unis est en cours pour évaluer les besoins en infrastructures du Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et les implications de ces besoins compte tenu de trois aspects clés, soit la politique et l'économie des transports, l'ingénierie des infrastructures liées à la navigation et les facteurs environnementaux. Un certain nombre d'études ont été entreprises pour évaluer l'état et la fiabilité des infrastructures de transport maritime et pour identifier les facteurs et tendances qui influent sur les industries nationales et internationales de transport maritime qui desservent le Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, y compris les considérations relatives aux infrastructures liées au transport maritime à courte distance, à l'optimisation des capacités de la voie navigable, à l'intégration modale et aux technologies émergentes dans le domaine des transports. Plusieurs réunions des intervenants ont eu lieu en 2004 dans des villes canadiennes et américaines. Ces réunions ont constitué de bonnes occasions de discuter ouvertement et de partager l'information relativement au contexte, aux objectifs et à la portée des études. Les échanges ont fait ressortir l'importance de s'assurer que les intérêts publics et privés sont dûment pris en considération et respectés.

Cession des biens excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent

En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada en vue de céder 177 biens excédentaires qui ne sont plus requis pour l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent. En date du 31 mars 2005, 127 de ces biens avaient été cédés ou retirés du contrat de vente. Le Ministère envisage actuellement de céder ou de retirer de la convention d'achat-vente les 50 biens restants. La vente de ces biens permettra au gouvernement du Canada de réaliser des économies pour les contribuables, argent qui autrement aurait été affecté à l'exploitation et à l'entretien de ces biens.

Étude sur les services à la navigation maritime

Avec le concours de Pêches et Océans Canada et de l'industrie, Transports Canada a pris l'engagement d'évaluer une diversification des modes de prestation des services à la navigation maritime (SNM) au Canada. La phase I de l'étude a permis de recueillir des renseignements sur le système actuel des SNM et d'étudier de quelle façon plusieurs autres pays fournissent des SNM. Bien que la phase II de l'étude, qui était d'examiner la conception des options possibles et de les évaluer, ait été reportée en raison du changement de statut de la Garde côtière canadienne

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

(grâce au FCIS de 4 milliards de dollars, le gouvernement du Canada collabore avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales, ainsi qu'avec le secteur privé, pour répondre aux besoins en infrastructure stratégique partout au pays. Bien que le financement relève d'Infrastructure Canada, qui a l'entière responsabilité de ce Fonds et en assume la reddition de compte, le Ministère, en tant que partenaire de cette initiative horizontale, négocie et met en œuvre dix-sept ententes de contribution avec les bénéficiaires de financement dans le cadre d'un Protocole d'entente conclu avec Infrastructure Canada. En date du 31 mars 2005, vingt-trois projets de transport avaient été annoncés pour un total de 2,5 milliards de dollars. Pour obtenir plus de renseignements sur les annonces de projets, visiter le site http://www.infrastructure.gc.ca/csi/publication/newsreleases/index_f.html

Toutes les annonces de projets constituent la première étape vers les résultats escomptés, qui comprennent, à la fois pour le FIF et le FCIS, la réduction de la congestion visant à appuyer les objectifs environnementaux et des routes plus efficaces et plus sécuritaires pour soutenir la croissance économique et assurer la sécurité des Canadiens.

Cession des ponts fédéraux / Postes frontaliers internationaux

Transports Canada a continué de superviser la saine gestion des ponts qui appartiennent au fédéral. Le 24 mars 2005, à l'issue d'une proposition présentée en 2003 qui est morte au feuillet, des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* ont de nouveau été déposées au Parlement en tant que projet de loi C-44. Les modifications proposées pour les ponts et tunnels internationaux ont été clarifiées de manière à relever le rôle de surveillance du gouvernement fédéral sur les postes frontaliers internationaux. En plus d'accorder au gouvernement en conseil le pouvoir d'approuver la construction ou le changement de ces structures, les modifications accordent le pouvoir d'élaborer des règlements. Le cadre législatif verra à s'assurer que les structures sont sûres et sécuritaires, qu'elles sont entretenues de manière à optimiser leur viabilité à long terme, et qu'elles sont exploitées de façon à permettre le mouvement efficace des biens et des personnes.

2.1.2.3 Transport maritime

Cession des ports

Depuis les dix dernières années, Transports Canada transfère la propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux aux utilisateurs et intervenants. Les cessions contribuent au rôle des transports en tant qu'outil économique. Les intérêts locaux exploitent et entretiennent les ports de façon plus économique que l'État et sont mieux placés pour prendre des décisions favorables à la collectivité. Afin de s'assurer que les collectivités éloignées ont accès au transport des personnes et des marchandises, le Ministère continuera d'être propriétaire et d'exploiter les ports éloignés à moins que quelqu'un manifeste un intérêt pour les acquérir.

En outre, Transports Canada a affecté 5 millions de dollars pour des projets de recherche universitaire ou des projets appliqués aux transports qui innovent en matière de planification des transports et favorisent l'intégration modale dans les régions urbaines et le long des corridors de transport. Le Ministère a financé plusieurs projets de planification des transports et d'intégration modale en Colombie-Britannique, en Ontario et en Alberta en ce qui a trait aux liens rapides de transport en commun et aux corridors ferroviaires. De même, à la suite d'un appel d'offres lancé en février 2004, on a annoncé en octobre 2004 que 17 projets recevront un financement fédéral (pour un total approximatif de 2,2 millions de dollars). En favorisant l'élaboration d'approches novatrices à l'égard des questions touchant les transports, ces projets permettront de stimuler l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport, et d'en assurer la viabilité.

Réseau routier national (RRN)

En septembre 2004, lors de la rencontre du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, à l'issue d'un « exercice de diligence raisonnable » effectué par Transports Canada, le RRN a été prolongé de plus de 2 700 kilomètres ou 11 % et totalise maintenant plus de 27 000 kilomètres. C'était la première fois depuis que le RRN a été défini en 1988 que tous les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux s'entendaient pour apporter des changements au RRN.

À cette rencontre, les ministres ont adopté une résolution visant à mettre sur pied un groupe de travail chargé d'élaborer un RRN à deux paliers qui leur serait présenté aux fins d'examen. Le Ministère a investi des efforts considérables sur cette question depuis septembre 2004, et les résultats de l'examen du RRN seront présentés aux ministres dans le cadre de leur prochaine réunion prévue à l'automne 2005.

Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Les 600 millions de dollars du Fonds sur l'infrastructure frontalière aident à soutenir les initiatives énoncées dans le *Plan d'action pour une frontière intelligente* approuvé par les gouvernements du Canada et des États-Unis, en contribuant à des projets qui permettront de réduire la congestion à la frontière, de faciliter le mouvement des biens et des services et d'accroître la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Bien que le financement relève d'Infrastructure Canada, qui a l'entière responsabilité de ce Fonds et en assume la reddition de compte, Transports Canada, en tant que partenaire de cette initiative horizontale, négocie et met en œuvre sept ententes de contribution avec les bénéficiaires de financement dans le cadre d'un Protocole d'entente conclu avec Infrastructure Canada. En date du 31 mars 2005, seize projets d'amélioration de postes frontaliers avaient été annoncés pour un total de 430 millions de dollars.

Pour obtenir plus de renseignements sur les annonces de projets, visiter le site http://www.infrastructure.gc.ca/bif/publication/newswireleases/index_f.shtml

2.1.2.2 Transport de surface

Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

PSIR – Volet construction routière

À ce jour, 485 millions de dollars ont été engagés dans le cadre du volet *construction routière* du PSIR dans toutes les provinces et tous les territoires. En 2004-2005, le Ministère a investi 180 millions de dollars pour financer plus de dix projets d'amélioration routière comme l'élargissement à quatre voies et des améliorations à la route transcanadienne et la construction de voies d'accès à des échangeurs et de raccourcissements à grande vitesse, dans le but d'accroître la sécurité routière et d'éliminer l'encombrement sur le réseau routier national. En septembre 2004, un financement conjoint a été annoncé pour trois nouveaux projets à Terre-Neuve-et-Labrador (2,1 millions de dollars de fonds fédéraux), à l'Île-du-Prince-Édouard (1,1 million de dollars de fonds fédéraux) et en Colombie-Britannique (0,9 million de dollars de fonds fédéraux). Ces projets d'amélioration routière se traduiront par un réseau routier plus sécuritaire et plus efficace pour tous les Canadiens et Canadiennes. Pour plus de renseignements sur des projets spécifiques, visiter le site <http://www.tc.gc.ca/psir/menu.htm>.

PSIR – Initiative de transport à des postes frontaliers

À ce jour, 65 millions de dollars ont été versés à des projets d'amélioration aux postes frontaliers les plus achalandés du point de vue commercial. En 2004-2005, le Ministère a investi 15 millions de dollars pour financer 13 projets d'amélioration aux postes frontaliers de Lacolle, au Québec, de Windsor, en Ontario, et du Lower Mainland, en Colombie-Britannique. Les projets comprennent la remise en état, la construction des pare-vents, l'installation de feux de signalisation, la construction d'une voie réservée EXPRS/NEXUS, l'installation d'un système *perfectionné d'information aux voyageurs* pour fournir aux voyageurs et aux transporteurs commerciaux des données sur les retards avant leur départ ou en route pour les aider à prendre des décisions concernant leurs déplacements. Le 7 mai 2004, le gouvernement fédéral a annoncé un financement de 5,6 millions pour la construction d'une route internationale de 3 kilomètres pour camions à Sault Ste. Marie qui reliera l'autoroute 17 (l'autoroute transcanadienne) via le chemin Second Line actuel et qui permettra un lien plus direct avec le Pont international et l'Interstate 75 au Michigan. Plus particulièrement, dans le cadre du Ontario-Michigan Border Transportation Partnership établi pour répondre aux besoins de transport transfrontalier dans la région de Windsor-Detroit au cours des 30 prochaines années, l'étape de l'évaluation environnementale du processus a débuté en 2004-2005. Ces projets contribueront à réduire l'encombrement de la circulation et à rendre le réseau de transport routier plus sécuritaire et plus efficace pour tous les Canadiens et Canadiennes. D'autres renseignements sur des projets spécifiques se trouvent sur les sites http://www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_frey et <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2005/05-gc003f.htm>

Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports

Les ministères fédéraux sont tenus d'occuper de l'espace dans les aéroports internationaux et nationaux pour recevoir les passagers internationaux et s'acquitter de leurs rôles en matière de sûreté. À quelques exceptions près, l'espace et les installations ont toujours été fournis gratuitement aux ministères fédéraux, puisque les programmes dont ils sont responsables sont essentiels. Depuis le 1^{er} septembre 2001, il a fallu accroître la présence fédérale aux aéroports afin de répondre aux rôles accrues du gouvernement en matière de sûreté et de sûreté. Transports Canada favorise toujours les discussions entre les ministères et organismes sur cette question. Bien que peu de progrès ait été réalisé, le Ministère poursuivra ses efforts pour encourager le dialogue et tenter d'en arriver à un niveau de cohérence en ce qui a trait aux pratiques d'accommodation.

Gestion des baux des aéroports

La santé de l'industrie canadienne du transport aérien dépend fortement de la viabilité et de l'efficacité à long terme des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Vingt-et-une administrations aéroportuaires exploitent 22 des 26 aéroports du RNA. En tant que locateur de ces aéroports, Transports Canada surveille les 21 administrations aéroportuaires en 2004-2005. Les activités de surveillance des baux menées en 2004-2005 indiquent que les administrations aéroportuaires se conforment, en tout point, aux modalités de leurs baux fonciers (p. ex., la sûreté, l'environnement, la fourniture d'installations, la gestion, les assurances, le loyer, etc.).

Gestion du risque aux aéroports

Les dispositions des baux fonciers relatives aux assurances ont été révisées en tenant compte de l'ensemble des pratiques de gestion du risque des administrations aéroportuaires. Ces dernières ont collaboré activement à l'élaboration des changements nécessaires par l'entremise du Conseil canadien des aéroports. Les modifications apportées aux baux fonciers permettent aux administrations aéroportuaires de gérer le risque de façon plus souple et plus rentable. Elles sont ainsi en mesure de mieux adapter leurs plans de gestion du risque et leurs assurances en fonction de leurs besoins.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires aide les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations relatifs à la sûreté, à la protection des biens et à réduire les coûts d'exploitation. Entre 2000-2001 et 2004-2005, 203 projets ont été financés dont plus de 99 % avaient un lien direct avec la sûreté du côté piste. Ces projets permettront aux aéroports de réaliser dans l'ensemble des économies d'exploitation de plus de 28,5 millions de dollars et ont contribué à prolonger le cycle de vie des biens aéroportuaires de 17 ans en moyenne. Le financement n'a été refusé pour aucun projet présentant un « problème de sûreté urgent ». Le programme a été renouvelé par le Conseil du Trésor pour la période 2005-2006 à 2009-2010.

Five European Countries », « Les défis de la mobilité d'une population canadienne vieillissante: Implication pour le transport accessible », « Environmental Scan of Issues in the Transportation System », et « Economics of Accessible Transportation ».

2.1.2 Infrastructures et couloirs commerciaux sûrs et efficaces

Faciliter la circulation des personnes et des marchandises et créer des conditions favorables afin d'encourager les investissements dans les infrastructures de transport constituent les principales priorités de Transports Canada. Le Ministère encourage l'amélioration continue des transports en établissant des règles qui permettent aux fournisseurs d'infrastructures de transport de s'adapter, d'innover, de demeurer concurrentiels et de servir le public. En collaborant avec les autres ministères, comme Infrastructure Canada, et les intervenants, Transports Canada continue à promouvoir et à encourager les interventions progressives et les investissements stratégiques dans notre réseau national de transport.

2.1.2.1 Transport aérien

Législation des aéroports

La proposition de *Loi sur les aéroports au Canada*, déposée en tant que projet de loi C-27 à la Chambre des communes en mars 2003, est morte au feuilleton lorsque la session a été prorogée en novembre 2003. Ce projet de loi renferme des dispositions pour resserrer la gestion, la responsabilisation et la transparence dans les grands aéroports canadiens. En 2004-2005, à la suite des réactions des intervenants et des parlementaires au projet de loi original, Transports Canada y a apporté des modifications. Le nouveau projet de loi révisé conserve son but premier, tout en étant axé davantage sur les principes et en tenant compte des différences entre les petits et les grands aéroports. Le ministre prévoit déposer le nouveau projet de loi en 2005-2006.

Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires

L'examen de la politique sur les loyers des 21 administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) a été entrepris en 2001 à la suite des demandes des aéroports et du milieu de l'aviation et des questions soulevées par le vérificateur général en octobre 2000. L'examen visait à définir si la politique sur les loyers aéroportuaires du gouvernement fédéral conciliait les intérêts de tous les intervenants, y compris l'industrie aéronautique et les contribuables canadiens.

À l'issue des constatations de l'étude, le ministre a annoncé le 5 mai 2005, que le gouvernement du Canada adopte une nouvelle politique sur les loyers pour les aéroports du RNA. La nouvelle politique devrait se traduire par une économie de loyer de près de 8 milliards de dollars pour les administrations aéroportuaires tout au long de la durée de leurs baux actuels et tenir compte des inéquités dans le réseau et entre les aéroports de même taille.

En 2004-2005, Transports Canada a procédé à des consultations auprès des intervenants pour confirmer et faire le point sur les positions du Canada quant aux différentes négociations de libre-échange bilatérales et aux négociations de services multilatérales au sein de l'Organisation mondiale du commerce. En ce qui a trait aux négociations multilatérales, le Ministère a préparé la composante transport de l'offre de services révisée du Canada. La conclusion fructueuse de ces négociations permettra à l'industrie du transport d'avoir un plus grand accès aux marchés étrangers. En vertu du *Cadre de gestion pour les contentieux liés au commerce international* du Secréariat du Conseil du Trésor, le Ministère a également procédé à l'examen de toutes les initiatives législatives afin de s'assurer de la conformité aux obligations internationales du Canada.

Comité consultatif sur le transport accessible (CCTA)

Le gouvernement fédéral contribue, par le biais de sa politique en matière de transports, à appuyer un réseau de transport accessible dépourvu d'obstacles indus à l'égard des personnes handicapées et d'autres personnes ayant des besoins particuliers, comme les personnes âgées. Le Ministère a mis en œuvre des activités et des initiatives clés en 2004-2005 en vue d'atteindre cet objectif. Par exemple, le Ministère a modernisé le CCTA afin de mieux l'harmoniser avec le rôle du ministre et de respecter les pratiques modernes de consultation, y compris les principes de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le secteur bénévole et communautaire. Le CCTA modernisé, par l'entremise de ses réponses aux questions qui lui sont soumises aux fins de consultation, contribuera à l'élaboration d'une stratégie multimodale à long terme visant à améliorer l'accessibilité.

Transports Canada a mis en œuvre plusieurs autres projets pour améliorer l'accessibilité du réseau de transport fédéral, comme suit :

- Une campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes a été lancée en 2004. De concert avec l'Association canadienne de l'autobus, le Ministère a poursuivi sa campagne d'éducation auprès du public en 2005 pour atteindre le plus grand nombre possible de voyageurs par l'entremise du secteur bénévole avant d'entreprendre une évaluation des résultats.
- Le rapport final sur l'Atelier 2003 sur les animaux d'assistance a été communiqué aux intervenants de l'industrie et a fait l'objet de nombreuses discussions avec le CCTA. Il en est ressorti des résultats positifs qui se traduisent par des mesures comme les rapports produits par les administrations aéroportuaires canadiennes sur la façon dont on tient compte des besoins des animaux d'assistance aux aéroports publiés sur le site Web : Voyage accessible.
- Deux études de recherche et de développement techniques ont été effectuées à la suite de questions soulevées par le CCTA : « Study of Automated Dispensing Machines and Automated Kiosks in the Transportation System », et « Audibility of Public Address Systems in Airports ». Ces études ont été effectuées en anglais seulement.
- Plusieurs projets de recherche liés à la politique ont été menés, dont trois en anglais seulement : « Examination of the Policy Framework for Accessible Transportation in

contribueront également à renforcer la sécurité et à accroître l'efficacité des voies navigables canadiennes en réformant le dispositif d'application de la Loi.

Initiatives de transport maritime à courte distance

La stratégie ministérielle visant à promouvoir le transport maritime à courte distance comprenait un certain nombre d'activités. Le Ministère a sensibilisé davantage les intervenants à la contribution possible du transport maritime à courte distance à un réseau de transport plus intégré au moyen d'une conférence nationale, d'une table ronde formée de représentants du gouvernement du Québec et de l'industrie, et par le financement d'études régionales sur le transport maritime à courte distance. Transports Canada a observé qu'un certain nombre d'initiatives du secteur privé, dont des applications potentielles de transport maritime à courte distance, sont actuellement à l'étude aux fins de mise en œuvre éventuelle.

2.1.1.4 Transport multimodal

Transport intermodal des marchandises

En 2004, Transports Canada a mené avec succès des consultations auprès des intervenants, des provinces et des autres parties concernées sur les questions relatives au transport intermodal des marchandises, en organisant plus de 70 réunions dans toutes les régions du pays. La plupart des individus et groupes consultés ont convenu que la politique fédérale sur les transports, qui met l'accent en particulier sur les forces du marché et la concurrence entre les modes, est appropriée. Les consultations ont révélé qu'une politique sur le transport des marchandises axée davantage sur le transport des marchandises plutôt que sur le transport intermodal des marchandises serait plus appropriée. Le Ministère prépare actuellement un document provisoire sur une stratégie relative au transport des marchandises aux fins de publication à l'automne 2005. Un résumé des consultations se trouve à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/pol/transport/intermodal/consultationstr.htm>

Modifications à la Loi sur les transports au Canada

Le 24 mars 2005, la législation proposant des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (projet de loi C-44) a été déposée au Parlement. Le projet de loi vise à établir un équilibre entre les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des collectivités, et ceux des transporteurs aériens et des transporteurs ferroviaires, tout en tenant compte des régimes de gestion des ponts et des tunnels internationaux, de l'Office des transports du Canada et de VIA Rail. L'objectif du projet de loi C-44 est de s'assurer que la capacité et les services de transport restent adaptés en vertu d'un cadre de politique stable et d'encourager un climat favorable à la croissance économique et au commerce international. Déposé à l'origine comme projet de loi C-26, lors de la précédente session parlementaire, le projet de loi C-44 est le fruit de plus de trois ans de consultations intensives menées auprès d'un grand nombre d'intervenants des secteurs public et privé.

L'étude a révélé que les aéroports qui connaissent actuellement des déficits d'exploitation sont tous confrontés à la même difficulté – la diminution du réservoir de clientèle. La population étant en diminution, il est tout simplement impossible d'attirer ou d'appuyer des transporteurs aériens. La plupart des aéroports qui accusaient un déficit au moment de la cession ont été en mesure de réduire ce déficit de façon importante ou même de connaître un excédent budgétaire depuis la cession. Cela a été possible même face à des situations défavorables, en particulier depuis septembre 2001.

Il est devenu évident que certains aéroports exerçaient plus d'un rôle et avaient plus d'une raison d'être dans la collectivité. Transports Canada, dans le cadre d'un exercice conjoint auquel participaient les gouvernements provinciaux et territoriaux, cherche maintenant à mettre au point des critères objectifs en vue de définir la mission des aéroports régionaux et des petits aéroports (transport de marchandises, tourisme, développement régional, etc.). Il est possible de consulter l'Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports effectuée par le Ministère en visitant le site : <http://www.tc.gc.ca/programmes/aerports/EARPA/menu.htm>.

2.1.1.2 Transport de surface

Aliénation des wagons-trémiés affectés au transport du grain

Dans le budget de 1996, le gouvernement a annoncé son intention d'aliéner le parc fédéral de wagons-trémiés affectés au transport du grain. Le parc de 12 400 wagons a été affecté au transport du grain de l'Ouest canadien au cours des 30 dernières années. En 2004-2005, les fonctionnaires du Ministère qui ont procédé à une vaste consultation auprès des intervenants du secteur du transport du grain, ont évalué un grand nombre d'options proposées en vue d'une aliénation possible, et ont demandé que des études soient effectuées sur l'état des wagons et leur valeur marchande. Le 9 mars 2005, le gouvernement a annoncé qu'il entamait des négociations avec la Farmer Rail Car Coalition, une organisation de fermiers de la Saskatchewan, concernant le transfert possible du parc à la coalition. Le gouvernement veillera à ce que le transfert possible appuie les efforts continus pour faire en sorte que le système de transport du grain soit plus commercial, efficace et concurrentiel et qu'il réponde aux besoins des producteurs et autres intervenants et optimise la valeur pour les contribuables canadiens. Transports Canada a fait preuve de toute la diligence nécessaire quant à la proposition de la coalition afin d'assurer que ce modèle de gestion est financièrement viable et réalisable. Le gouvernement du Canada prévoit prendre une décision définitive sur l'aliénation plus tard en 2005.

2.1.1.3 Transport maritime

Examen de la Loi maritime du Canada

En 2004-2005, les résultats des études, combinés aux recommandations du comité d'experts de l'industrie du transport maritime, ont servi à orienter les considérations du Ministère concernant les modifications à la *Loi maritime du Canada* (LMC). Le projet de loi C-61 a été déposé au Parlement le 22 juin 2005. Il s'ensuit que ces modifications permettront aux administrations portuaires canadiennes d'être admissibles au programme de contributions du gouvernement fédéral pour ce qui est des améliorations importantes aux infrastructures. Les modifications

Canada participe au comité d'experts et collabore étroitement avec dix autres pays pour mettre au point une réglementation appropriée visant à coordonner le registre international. L'Internet en tant qu'outil d'information et de ventes.

Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien

À l'issu d'un projet pilote d'une durée de dix mois, Transports Canada a lancé le Programme de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) pour améliorer la qualité, la portée et l'actualité des statistiques sur le transport aérien utilisées dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. Au cours de 2004-2005, l'initiative CESTA a mis en place avec succès la collecte de données auprès de plus de 95 % des transporteurs aériens canadiens et de plus de 65 % des transporteurs aériens étrangers qui fournissent des services au Canada. À ce jour, plus de 80 % des transporteurs aériens américains et autres transporteurs étrangers transmettent des données électroniquement. Au total, plus de 90 % de tous les transporteurs aériens commerciaux qui offrent des services au Canada participent à l'initiative CESTA. Les efforts se poursuivent en vue d'inciter les autres transporteurs à y participer.

Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre

L'une des conséquences des événements du 11 septembre 2001 a été l'annulation de certains types d'assurance dans le domaine du transport aérien. La plupart des catégories d'assurance ont fini par être rétablies, bien qu'à un coût supérieur, mais l'assurance-responsabilité de tiers en cas de guerre n'était pas disponible selon des conditions réalistes ou à des taux commercialement raisonnables. Transports Canada a continué de surveiller l'évolution du transport aérien et de l'assurance sur la scène mondiale, mais aucune alternative valable n'a été élaborée en 2004-2005. L'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien ne peut se faire sans une couverture complète et, pour cette raison, le ministre des Transports continue de garantir ce type d'assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre en offrant aux compagnies canadiennes de transport aérien une indemnité pour les risques de plus de 35 millions de dollars US. La date d'expiration des autorisations actuelles est le 31 décembre 2005.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports

À la suite de son engagement pris dans le RPP de 2003-2004, le Ministère a rendu public son *Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports* (TP 14283B) en septembre 2004. L'un des objectifs de l'étude visait à déterminer l'incidence de la cession sur les collectivités concernées.

questions concernant le gouvernement soulevées dans le cadre de restructuration sont prises en compte. La compagnie a émergé de la protection de la LACC le 30 septembre 2004, avec des coûts de fonctionnement moins élevés, un fardeau de la dette allégé et 1,8 million de dollars en nouveaux capitaux. À la suite de la restructuration, le projet de loi C-47, visant à modifier la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* pour garantir que les obligations d'Air Canada en ce qui a trait au bilinguisme et à l'emplacement de son siège social soient toujours respectées dans le cadre de la nouvelle structure de la compagnie, a été déposé à la Chambre des communes au printemps de 2005.

Suite au rapport de la vérificatrice générale de février 2005, Transports Canada a entrepris l'élaboration d'un cadre stratégique pour surveiller la viabilité financière à long terme des aéroports du Réseau national d'aéroports. La surveillance du rendement des aéroports a également été effectuée dans le contexte de l'examen de la politique des loyers aéroportuaires. (Se référer à la section 2.1.2.1 pour plus de précisions sur cet examen.)

Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien

À l'heure actuelle, le Canada a signé plus de 70 ententes ou accords bilatéraux de transport aérien pour des services internationaux réguliers. Au cours de 2004-2005, le gouvernement fédéral a participé à sept séries de négociations avec cinq pays et mené des consultations avec 14 autres pays. Un accord de transport aérien a été conclu avec la Fédération de Russie. Ainsi, les deux pays se sont ainsi mutuellement accordé le droit de survoler leur territoire respectif. Dans le même ordre d'idées, un accord a été conclu en vue d'élargir les possibilités d'exploitation aérienne pour des services aériens réguliers entre le Canada et le Japon. En attendant la conclusion d'un accord avec la République de Colombie, un accord provisoire a été conclu permettant des services aériens limités.

Le 24 février 2005, le ministre des Transports et le secrétaire aux Transports des États-Unis ont convenu d'explorer la possibilité d'une plus grande libéralisation du transport aérien entre le Canada et les États-Unis. Un document de consultation a été remis aux intervenants afin qu'ils évaluent les avantages d'élargir encore plus l'accord actuel. Une fois leurs commentaires reçus et examinés, la possibilité d'établir un mandat de négociation sera étudiée et une décision finale sera prise à l'automne de 2005.

Politiques sur le transport aérien national et international

Le 31 mars 2004, le Canada est devenu le 28^e État à signer la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Le projet de loi C-4, une loi visant à mettre en place la Convention et le Protocole, a été déposé à la Chambre des communes le 8 octobre 2004 et a reçu la sanction royale le 23 février 2005. La Loi et la ratification éventuelle de la Convention et du Protocole faciliteront et encourageront l'établissement d'un cadre international harmonisé de financement, c'est-à-dire le financement des matériels aéronautiques garantis par des actifs. En vue d'appuyer cette initiative, Transports

2.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Résultats finaux

Un réseau de transport :

- efficace, rentable, viable, abordable et accessible;
- réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités;
- concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.

Affectation des ressources pour atteindre cet objectif stratégique en 2004-2005

(en milliers de \$):

Dépenses prévues	684 437 \$
Autorisations totales	692 709 \$
Dépenses réelles	621 465 \$

Note : Les dépenses par objectif stratégique comprennent une répartition des frais généraux.

Le premier objectif stratégique se divise en trois priorités et est ensuite sous-divisé par mode de transport.

- Priorités :
- 2.1.1 Initiatives du cadre des politiques
 - 2.1.2 Infrastructures et couloirs commerciaux sûrs et efficaces
 - 2.1.3 Compétences et R et D à l'appui des innovations

2.1.1 Initiatives du cadre directif

Les forces du marché et de la concurrence ne font pas qu'orienter notre réseau de transport, mais entraînent également des résultats positifs pour notre économie nationale. Un marché vigoureux encourage les concurrents actuels et les nouveaux venus à innover et à fournir de nouveaux services pour répondre aux besoins en transport des Canadiens. En même temps, le marché doit tenir compte des défis permanents du Canada comme la mondialisation et l'intégration du marché nord-américain, de la nécessité d'être vigilant et d'en arriver à un équilibre entre les impératifs de la sûreté et du commerce international, ainsi que de la dynamique démographique et du vieillissement de la main-d'œuvre. Voici des exemples d'initiatives précises mises en œuvre par Transports Canada au cours de 2004-2005, afin d'appuyer un marché sain et vigoureux pour notre réseau de transport national.

2.1.1.1 Transport aérien

Surveillance du secteur du transport aérien

Transports Canada surveille l'industrie du transport aérien en général (compagnies aériennes, aéroports et systèmes de navigation aérienne), afin de savoir si les politiques fédérales contribuent à l'économie durable du secteur du transport aérien. Dans le cadre de ces activités, Transports Canada a surveillé de près les efforts de restructuration d'Air Canada entrepris après que la compagnie a eu recours à la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LAC) le 1^{er} avril 2003. Le Ministère a collaboré étroitement avec le ministère des Finances, Industrie Canada et Travail Canada et d'autres ministères pour s'assurer que les

SECTION II – ANALYSE DU RENDEMENT PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE

objectifs sont communs et intimement liés aux neuf objectifs du gouvernement du Canada susmentionnés.

Les pages suivantes expliquent en détail la manière dont le Ministère a relevé les défis auxquels fait face le réseau de transport et a respecté avec succès les engagements pris dans le RPP de 2004-2005.

important en termes de concurrence dans le système de transport a été l'émurgence d'Air Canada de la protection de la loi sur les faillites, après avoir adopté une solution du secteur privé. Sur le plan législatif, le premier gouvernement minoritaire en presque 25 ans a apporté des changements au mode de fonctionnement. Dans ce nouveau contexte, le Ministère a travaillé avec diligence à l'introduction d'un certain nombre de mesures législatives importantes, dont le projet de loi C-44 modifiant la *Loi sur les transports au Canada*.

Nous maintenons notre engagement à assumer la responsabilité environnementale, et notre orientation stratégique à ce sujet a franchi une étape importante avec la publication de *Projet vert*, le plan du gouvernement du Canada pour honorer son engagement relativement au

Protocole de Kyoto. Les transports, le plus grand émetteur de gaz à effet de serre, joueront un rôle primordial dans la réduction des émissions et dans l'adaptation au changement climatique. À cette fin, au cours de la dernière année, Transports Canada a continué de jouer un rôle important en appuyant Infrastructure Canada au chapitre de la gestion des investissements du gouvernement fédéral dans les réseaux de transport public de nos villes – des investissements, qui avec nos partenaires provinciaux, municipaux et du secteur privé, ont contribué près de 5 milliards de dollars en nouveau financement pour le transport en commun au Canada.

Ces fluctuations de l'environnement de travail ont ouvert la voie à plusieurs réalisations du Ministère au cours du dernier exercice. La prestation des programmes et services de Transports Canada est financée en grande partie par les fonds affectés aux dépenses de fonctionnement et les recettes obtenues durant l'année que le Ministère a le pouvoir de dépenser. Certains de nos programmes sont administrés grâce à des subventions et des contributions et nous sommes tenus de respecter les modalités établies dans chaque accord de subvention ou contribution.

Cette description serait incomplète sans mentionner le lien qui existe entre les objectifs du Ministère et ceux du gouvernement en tant qu'entité globale. Les trois objectifs stratégiques de Transports Canada appuient les objectifs suivants du gouvernement du Canada tels que mentionnés dans *Le rendement du Canada 2004* :

- un Canada prospère et souverain dans une Amérique du Nord sécuritaire et sûre;
- un Canada engagé envers la coopération multilatérale;
- un marché sûr et équitable;
- une solide croissance économique au niveau régional;
- des réseaux d'entraide collective;
- des villes et des collectivités durables;
- une population en santé;
- la protection et l'assainissement de l'environnement du Canada;
- l'atténuation des risques découlant du changement climatique.

Grâce à cette harmonisation, nous sommes en mesure de veiller à ce que les décisions relatives au transport continuent de contribuer à la réussite du programme élargi du gouvernement. Les programmes et services offerts par Transports Canada à la société canadienne visent à atteindre des résultats, en partenariat avec les autres ministères, en ce qui a trait à la sécurité et à la sûreté des Canadiens, à une économie vigoureuse et à la protection de l'environnement. Ces trois

1.4 Rendement global du Ministère

NOTE : Le rendement ministériel et les tableaux financiers de Transports Canada sont présentés à l'aide du cadre prévu dans la structure des objectifs stratégiques et des secteurs d'activités.

Cadre opérationnel et contexte

Au cours de 2004-2005, le Ministère a investi des efforts considérables pour mettre au point et préciser ses orientations stratégiques. Une nouvelle vision et mission ainsi que des priorités et des objectifs nouveaux ont été élaborés pour les années à venir. Ceux-ci ont été mentionnés en premier lieu dans le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) de 2005-2006 qui donne l'image la plus à jour de l'orientation du Ministère. À la suite de ce renouveler, le présent *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) constitue un rapport de transition; il doit donc faire référence aux engagements pris dans le RPP de 2004-2005.

La réorientation à l'intérieur a été réalisée en réponse aux changements auxquels sont confrontés Transports Canada et le réseau de transport. Tout au long de notre histoire, les politiques de transport au Canada ont évolué en fonction des nouvelles priorités et des défis émergents, alors que les gouvernements ont collaboré pour s'assurer que les transports sont en mesure de contribuer à la croissance économique et au développement social. Les plus récents changements sur le plan des priorités sont survenus dans la foulée des attaques terroristes du 11 septembre 2001 et ont donné lieu à une nouvelle orientation sur la sécurité pour l'ensemble des gouvernements, notamment en accordant énormément d'importance à la sécurité du réseau de transport. Bien que le premier secteur visé ait été celui du transport aérien, récemment, le Ministère a également travaillé à mettre en place des mesures pour répondre aux besoins en matière de sécurité dans le secteur du transport maritime et dans celui du transport terrestre afin d'atteindre le double objectif de protéger les Canadiens et d'assurer la prospérité du pays.

Les changements survenus au-delà de la frontière ont eu d'autres incidences sur le réseau de transport du Canada et les autres activités du Ministère. En tête de liste, s'inscrivent la mondialisation et la structure des échanges commerciaux internationaux. Pour appuyer ces marchés, en 2004-2005 Transports Canada a administré plus de 665 millions de dollars en investissements fédéraux afin d'améliorer la circulation et tenir compte de l'encombrement des questions relatives à la sécurité à la frontière canado-américaine, totalisant des investissements de près de 1 milliard de dollars avec les partenaires provinciaux. Nous renforçons constamment nos solides relations avec notre partenaire commercial américain aux principaux passages frontaliers, comme celui de Windsor-Detroit, tout en accordant une attention spéciale aux occasions offertes par les marchés émergents comme la Chine, l'Inde et le Brésil. Notre réseau de transport, appuyé par des investissements et des politiques liés aux programmes clés, était essentiel à la réussite de ces activités pendant que nous employions à développer, maintenir et améliorer des systèmes efficaces et des infrastructures appropriées pour nous relier au reste du monde.

Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue d'offrir de solides assises pour permettre aux entreprises de transport canadiennes de soutenir la concurrence avec succès. Un indicateur

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Sites contaminés	En cours	31 100 \$	27 300 \$	<i>Résultat escompté</i> : Les sites contaminés sont gérés de manière responsable. <i>État actuel</i> : En cours.
Evaluation environnementale stratégique (EES)	En cours	150 \$	122 \$	<i>Résultat escompté</i> : S'assurer que TC se conforme à la Directive du Cabinet relative à l'EES. <i>État actuel</i> : En cours.
Initiatives sur l'air pur	En cours	600 \$	424 \$	<i>Résultat escompté</i> : Réduire les émissions atmosphériques des locomotives, des bâtiments de mer, des aéronefs ainsi qu'aux aéroports, dans le contexte international. <i>État actuel</i> : En cours.
Projet des coûts totaux des transports	Nouvelle	400 \$	330 \$	<i>Résultat escompté</i> : Analyser les coûts totaux des transports. <i>État actuel</i> : En bonne voie de réalisation.

Note :

1. L'estimation des dépenses pour cet engagement n'était pas disponible au moment de la publication du RPP 2004-2005 et ont maintenant été ajoutées aux fins de comparaison.

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
La prochaine vague Plan stratégique de la Sécurité maritime	En cours	33 000 \$ 450 ETP	58 374 \$ (604 ETP)	<p>• à l'élaboration, le maintien et la mise en place d'un régime réglementaire efficace;</p> <p>• à l'éducation et à la sensibilisation;</p> <p>• à la surveillance et à l'application de la loi.</p> <p>Transports Canada s'est engagé à atteindre un certain nombre d'objectifs en matière de sécurité maritime d'ici 2010, y compris une baisse de 20 % du nombre de victimes de 1998 à 2002 (moyenne de 33,8 par année).</p> <p><i>État actuel</i> : En bonne voie de réalisation.</p> <p><i>Résultat escompté</i> : Constamment maintenir et renforcer la sécurité et protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin grâce :</p>
Transport des marchandises dangereuses 2010	En cours	10 000 \$ 122 ETP	11 029 \$ 123 ETP	<p><i>État actuel</i> : En bonne voie de réalisation.</p> <p><i>Résultat escompté</i> : Effectuer le transport de toutes les marchandises dangereuses vers leur destination sans incident dû aux marchandises dangereuses.</p>
Sûreté des transports	En cours	34 000 \$ 365 ETP	40 076 \$ 336 ETP	<p><i>État actuel</i> : En bonne voie de réalisation.</p> <p><i>Résultats escomptés</i> : Préserver l'intégrité et la sûreté du réseau national de transport et du Ministère. Renforcer la capacité en matière de préparatifs d'urgence.</p> <p><i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.</p>
Objectif stratégique : Protéger l'environnement physique				
Stratégie de développement durable 2004-2006	En cours	500 \$	742 \$	<p><i>État actuel</i> : En cours.</p> <p><i>Résultat escompté</i> : Un réseau de transport plus durable.</p>
Changement climatique	En cours	27 500 \$ Note : 9 897 \$ ont été reportés aux années futures en raison de l'acceptation lente de la part de l'industrie.	7 530 \$ Note : 1 230 \$	<p><i>État actuel</i> : En cours.</p> <p><i>Résultat escompté</i> : Diminution de l'incidence du transport sur l'environnement.</p> <p>pas été inclus dans les dépenses prévues car les fonds ont été alloués en mai 2004</p>

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Cession des biens excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent	En cours	1 800 \$	1 769 \$	Résultat escompté : La cession des biens excédentaires selon les modalités de la convention d'achat-vente avec la Société immobilière du Canada. État actuel : Progrès réalisés tel que prévu dans l'Accord.
Étude sur les services à la navigation maritime	En cours	250 \$	—	Résultat escompté : Évaluer une diversification des modes de prestation des services à la navigation maritime au Canada. État actuel : Résultat non atteint (Se référer à la section 2.1.2.3 pour obtenir plus de détails).
Compétences et R et D à l'appui des innovations :				
Initiatives de Sciences et technologies et de Recherche et développement	En cours	7 500 \$	7 850 \$	Résultat escompté : Faire valoir les S et T et la R et D dans le domaine des transports et appuyer les initiatives stratégiques du Ministère. État actuel : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Systèmes de transport intelligents	En cours	3 178 \$	3 132 \$	Résultat escompté : Assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité du réseau de transport par l'élaboration et la mise en œuvre de technologies sur les STI. État actuel : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Objectif stratégique : Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire				
Aviation civile – Vol 2005	En cours	127 000 \$	135 968 \$	Résultats escomptés : Constantement améliorer le niveau de sécurité aérienne du Canada; niveau de confiance élevé du public dans le Programme de l'Aviation civile. État actuel : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours
Vision sécurité routière 2010	En cours	25 564 \$	24 635 \$	Résultat escompté : Diminuer de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010 comparativement à la période 1996-2001. État actuel : En bonne voie de réalisation.
Sécurité ferroviaire	En cours	20 000 \$	23 124 \$	Résultats escomptés : Constantement améliorer la conformité, la culture axée sur la sécurité, la sensibilisation du public et de l'industrie, des outils efficaces en matière de réglementation ainsi que les partenariats et l'engagement des intervenants. État actuel : En bonne voie de réalisation.

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Programmes d'infrastructures pour les projets de transport à l'appui des routes, des transports en commun et des frontières	Engagement antérieur	2 700 \$	7 538 \$	Gestion des projets de transport approuvés dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FTF) : Résultats escomptés : Promouvoir la sûreté et l'efficacité des échanges entre le Canada et les États-Unis sur le plan du commerce et des transports et de l'exploitation des postes frontaliers terrestres. FTF + 6 500 \$ routes de l'Outaouais : (1 038 \$ en ressources de fonctionnement et dépenses prévues n'incluent pas les ressources de F et E pour FCIS et FTF + terres.
Gestion des ponts fédéraux	En cours	87 800 \$	87 681 \$	Résultats escomptés : La saine gestion des ponts contribue à la circulation sûre, sécuritaire et efficace des gens et des marchandises; Des sociétés d'État et les exploitants privés qui gèrent les ponts fédéraux de façon efficace. État actuel : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Postes frontaliers internationaux	Nouvelle	300 \$	300 \$	Résultat escompté : Améliorer la qualité de la surveillance du fédéral à l'égard des ponts et des tunnels internationaux. État actuel : Au-delà des attentes.
Cession des ponts	En cours	46 800 \$	20 200 \$	Résultats escomptés : Les intérêts locaux exploitent et entretiennent les ponts de façon plus économique que l'État et sont mieux placés pour prendre des décisions favorables à la collectivité. Cela constitue des économies pour les contribuables canadiens. État actuel : En cours.
Cession des ponts	En cours	32 550 \$	33 759 \$	Résultats escomptés : Accès au réseau de transport terrestre. Services de traversiers sûrs, fiables et abordables aux régions éloignées et en vertu de la constitution. État actuel : Résultat atteint.
Programme de contribution aux services de traversiers (BC Ferries, CTMA, NFL)	En cours	32 550 \$	33 759 \$	Résultats escomptés : Accès au réseau de transport terrestre. Services de traversiers sûrs, fiables et abordables aux régions éloignées et en vertu de la constitution. État actuel : Résultat atteint.

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires ¹	Engagement antérieur	90 \$	98 \$	<i>Résultat escompté</i> : La politique sur les loyers aéroportuaires du gouvernement fédéral vise à concilier les intérêts de tous les intervenants, y compris l'industrie aéronautique et les contribuables canadiens. <i>État actuel</i> : Résultat atteint.
Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux dans les aéroports	En cours	—	—	<i>Résultat escompté</i> : Politique visant à ce que les pratiques concernant les locaux dans les aéroports soient cohérentes. <i>État actuel</i> : En cours.
Gestion des baux des aéroports	En cours	1 600 \$	1 394 \$	<i>Résultats escomptés</i> : Infrastructures bien entretenues qui sont conformes aux lois sur la sécurité, la sûreté et l'environnement et qui protègent l'État et les contribuables canadiens contre les pertes majeures. <i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Gestion du risque aux aéroports	En cours	100 \$	51 \$	<i>Résultat escompté</i> : Gestion du risque plus souple et plus rentable pour les administrations aéroportuaires. <i>État actuel</i> : Initiative complétée.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	En cours	43 300 \$	24 386 \$	<i>Résultats escomptés</i> : Améliorer la sécurité des aéroports, allonger la durée de vie des actifs, réduire les charges d'exploitation et généraliser l'utilisation des pratiques respectueuses de l'environnement dans les aéroports. <i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Programmes de contribution à l'appui du réseau routier national et d'autres infrastructures de transport de surface	En cours	206 600 \$	203 400 \$	<i>Résultats escomptés</i> : Achèvement des projets routiers et frontaliers qui contribuent à soutenir les investissements dans les infrastructures stratégiques de toutes les régions; à améliorer la mobilité et l'efficacité des transports; à appuyer le rendement en matière de sécurité; à appuyer le commerce et le développement économique; à promouvoir le transport durable. <i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	Résultats escomptés et état actuel
responsabilité de tiers décaissant des risques de guerre	Engagement antérieur	100 \$	98 \$	<p><i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.</p> <p>transport aérien jusqu'à ce que des options raisonnables et pratiques soient offertes sur le marché des assurances commerciales.</p>
Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports	Engagement antérieur	100 \$	112 \$	<p><i>État actuel</i> : Résultat atteint.</p> <p>permettre au Ministère de mieux comprendre l'incidence des cessions du gouvernement fédéral sur les collectivités touchées.</p>
Transport intermodal des marchandises	Nouvelle	5 000 \$ au cours d'une période de 5 ans	23 \$	<p><i>Résultat escompté</i> : Cadre politique sur le transport intermodal des marchandises afin de cerner les obstacles à l'intégration modale.</p> <p><i>État actuel</i> : En cours.</p>
Aliénation des wagons-tréms affectés au transport du grain	En cours	979 \$ 3 ETP	677 \$	<p><i>Résultat escompté</i> : Une orientation plus commerciale du système de transport du grain ainsi qu'une plus grande efficacité et compétitivité.</p> <p><i>État actuel</i> : En cours.</p>
Initiatives de transport maritime à courte distance	Nouvelle	100 \$	37 \$	<p><i>Résultat escompté</i> : Les initiatives de transport maritime à courte distance sont avancées et la promotion en est faite.</p> <p><i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.</p>
Réunions semestrielles du Comité consultatif sur le transport accessible	En cours	—	38 \$ mai 2004	<p><i>Résultat escompté</i> : Les réunions sont plus orientées en fonction du rôle du ministre et sont conformes aux pratiques de consultation modernes.</p> <p><i>État actuel</i> : Résultat atteint.</p>
Projets de recherche pour améliorer l'accessibilité du réseau de transport	En cours	75 \$ 1 ETP	75 \$ 1 ETP	<p><i>Résultat escompté</i> : Améliorer l'accessibilité du réseau national de transport.</p> <p><i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.</p>
Des infrastructures et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces :	En cours	205 \$	309 \$	<p><i>Résultat escompté</i> : Renforcer la gestion, la transparence et la responsabilisation des grands aéroports du Canada.</p> <p><i>État actuel</i> : En cours.</p>
Législation des aéroports	En cours			

1.3.4 Tableaux récapitulatifs

Les tableaux suivants donnent un aperçu des ressources nécessaires en 2004-2005 pour l'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada au profit des Canadiens :

Total des ressources financières (en milliers de dollars)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 756 141 \$	1 729 668 \$	1 608 192 \$

Total des ressources humaines		
Prévues	Réelles	Différence
4 812	4 718	94

Résumé du rendement ministériel pour chaque objectif stratégique, priorité et engagement

Priorités / engagements 2004-2005	Type	Dépenses prévues (en milliers de dollars)		Résultats escomptés et état actuel
		Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)	

Objectif stratégique : Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Initiatives du cadre directif :

Surveillance du secteur du transport aérien	En cours	615 \$	706 \$	<i>Résultat escompté</i> : Les politiques fédérales contribuent à la durabilité économique du secteur du transport aérien. <i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien ¹	En cours	90 \$	68 \$	<i>Résultat escompté</i> : Élargissement des ententes ou accords bilatéraux de transport aérien concernant les services aériens internationaux. <i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Consultations auprès des intervenants sur les politiques sur le transport aérien national et international	En cours	—	—	<i>Résultat escompté</i> : Des politiques qui contribuent à la durabilité économique du secteur du transport aérien tout en protégeant les intérêts des passagers du transport aérien. <i>État actuel</i> : Résultat atteint en 2004-2005 et en cours.
Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien	Nouvelle	747 \$	647 \$	<i>Résultat escompté</i> : Amélioration de la qualité, de la portée et de l'actualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. <i>État actuel</i> : Résultat atteint.

1.3.3 Mandat législatif

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa vision et sa mission, Transports Canada exécute ses programmes et ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visiter notre site Web : <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm>.

1.3.3 Objectifs stratégiques

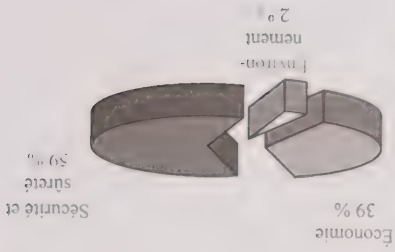
Dans le cadre de son exercice de planification stratégique de 2004-2005, Transports Canada a rendu plus précis ses trois objectifs stratégiques ou résultats finaux afin qu'ils soulignent mieux les avantages pour les Canadiens :

- un réseau de transport *sûr et sécuritaire* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

Toutefois, pour des raisons d'uniformité dans la présentation, les objectifs stratégiques tels qu'illustrés dans le Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005 serviront de base à l'information communiquée dans le présent document :

- Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.
- Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire.
- Protéger l'environnement physique.

Dépenses réelles par objectif stratégique



Ce graphique des dépenses réelles nettes de 2004-2005 par objectif stratégique est fondé sur des estimations. Il est bon de souligner que les sociétés d'État, notamment Marine Atlantique S.C.C., VIA Rail Inc., et les Ponts Jacques-Cartier et Champlain sont inclus dans l'objectif stratégique économique tout comme l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est comprise dans l'objectif stratégique en matière de sûreté et sûreté.

Voici certaines des lois régissant Transports Canada :

- Loi sur le ministère des Transports
- Loi sur les transports au Canada
- Loi sur l'aéronautique
- Loi maritime du Canada
- Loi sur la marine marchande du Canada
- Loi sur la protection des eaux navigables
- Loi sur la sécurité ferroviaire
- Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses
- Loi sur la sécurité automobile
- Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- Loi sur la sûreté du transport maritime

1.3 Renseignements sommaires

1.3.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et d'exécuter les programmes établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

Notre vision . . .

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possibles pour protéger la vie et les biens — grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable — grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens — grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Notre mission . . .

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

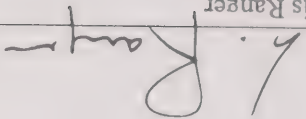
- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants; est reconnu comme étant une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

1.2 Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement (RMR)* de 2004-2005 de Transports Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada:

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans le guide;
- Il est fondé sur la structure de secteur d'activités approuvée du ministère;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.


Nom : Louis Ronger
Titre : Sous-ministre

1.1 Message du ministre

En tant que ministre des Transports du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2005.

Au cours de cette année très productive, le Ministère a travaillé avec diligence à promouvoir un réseau de transport sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement. Face à la réalité du XXI^e siècle, il est nécessaire de mettre en place des mesures de sûreté rigoureuses et efficaces et de poursuivre nos efforts en vue de renforcer la sûreté des transports. Transports Canada exerce un rôle de premier plan dans un grand nombre de projets importants liés à la sûreté au Canada. Parmi ces

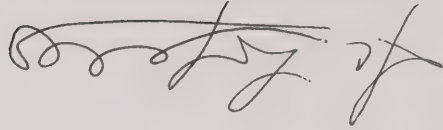


projets, mentionnons le nouveau programme de contribution de 1,5 millions de dollars dont le but est d'aider le secteur maritime à accroître la sûreté et à satisfaire aux exigences internationales. Nous avons également accompli des progrès considérables dans nos efforts pour accroître la sûreté et ce, en encourageant une culture axée sur la sûreté dans tous les aspects du transport grâce à la réglementation intelligente et en mettant davantage l'accent sur les systèmes de gestion de la sûreté.

Nous sommes déterminés à mieux orienter notre approche en matière de politiques qui est fondée sur un équilibre efficace pour la totalité des modes de transport ainsi que sur les forces du marché, et qui vise à promouvoir l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport. À cette fin, je suis heureux d'avoir pu annoncer une réduction de 8 milliards de dollars des loyers des grands aéroports du Canada, et également d'avoir proposé des modifications à la *Loi sur les transports au Canada*. Nous avons accompli des progrès importants en collaboration avec les autres gouvernements et les intervenants afin d'améliorer la circulation des passagers et des biens aux frontières et le long des couloirs commerciaux névralgiques, notamment celui de Windsor-Essex. Nous avons aussi mis en place des programmes de plusieurs milliards de dollars visant à appuyer l'infrastructure des transports. Et nous poursuivons nos efforts pour réduire les effets du transport sur l'environnement, particulièrement grâce à des initiatives liées aux changements climatiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Le présent *Rapport ministériel sur le rendement* énonce les contributions notables du Ministère et le rôle fondamental que jouent les transports pour le bien-être des Canadiens et des Canadiennes. J'invite tous les citoyens à joindre leurs efforts aux miens et à ceux de l'équipe de Transports Canada afin que nous continuions de construire un réseau de transport qui soit sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Le ministre des Transports,


Jean-C. Lapierre

SECTION I – SURVOL

Tableau 1 :	Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (FTP compris)	50
Tableau 2 :	Utilisation des ressources par secteur d'activités.....	51
Tableau 3 :	Postes votés et postes législatifs	52
Tableau 4 :	(Coût net du Ministère.....	53
Tableau 5 :	Passif éventuel	53
Tableau 6 :	Prêts, placements et avances (non budgétaires).....	53
Tableau 7 :	Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles	54
Tableau 8 :	Besoins en ressources par direction/secteur.....	56
Tableau 9-A :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 –	56
	<i>Loi sur les frais d'utilisation</i>	58
Tableau 9-B :	Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2004-2005 –	58
	Politique sur les normes de service relatives aux frais d'utilisation	65
Tableau 10 :	Principales initiatives réglementaires	66
Tableau 11 :	Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT).....	71
Tableau 12 :	Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005	85
Tableau 13 :	Stratégie de développement durable (SD)	89
Tableau 14 :	Approvisionnement et marchés.....	91
Tableau 15 :	Initiative d'amélioration des services (IAS)	93
Tableau 16 :	Initiatives horizontales	95
Tableau 17 :	Politiques sur les voyages	95
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT		
4.1	Programme de gestion.....	97
4.2	Nos partenaires.....	103
4.3	Nos bureaux	105
INDEX.....		
		106

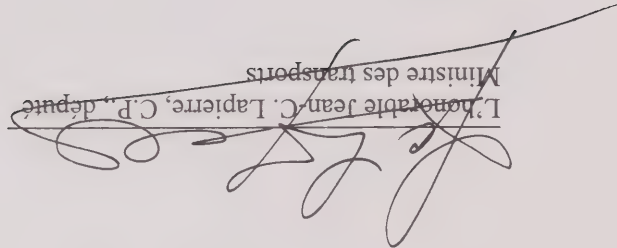
Table des matières

SECTION I – SURVOL	1
1.1 Message du ministre	3
1.2 Déclaration de la direction	4
1.3 Renseignements sommaires	5
1.3.1 Raison d'être	5
1.3.3 Mandat législatif	6
1.3.3 Objectifs stratégiques	6
1.3.4 Tableaux récapitulatifs	7
1.4 Rendement global du Ministère	14
SECTION II – ANALYSE DU RENDEMENT PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE	17
2.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada ..	18
2.1.1 Initiatives du cadre directif	18
2.1.1.1 Transport aérien	18
2.1.1.2 Transport de surface	21
2.1.1.3 Transport maritime	21
2.1.1.4 Transport multimodal	22
2.1.2 Infrastructures et couloirs commerciaux sûrs et efficaces	24
2.1.2.1 Transport aérien	24
2.1.2.2 Transport de surface	26
2.1.2.3 Transport maritime	28
2.1.3 Compétences et R et D à l'appui des innovations	30
2.2 Etablir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et	32
2.2.1 Une fiche de sécurité améliorée	32
2.2.2 Réforme législative et réglementaire	34
2.2.3 Sécurité des transports	37
2.2.3.1 Politique de sécurité nationale	37
2.2.3.2 Sécurité aérienne	37
2.2.3.3 Sécurité maritime	38
2.2.3.4 Autres initiatives en matière de sûreté	39
2.2.4 Autres programmes et initiatives	40
2.3 Protéger l'environnement physique	41
2.3.1 Stratégie de développement durable 2004-2006	42
2.3.2 Initiatives sur le changement climatique	43
2.3.3 Programmes environnementaux	46
2.3.4 Projet du coût total du transport	47
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	48
3.1 Renseignements organisationnels	49
3.2 Tableaux financiers	50

Transports Canada

2004-2005

Rapport ministériel sur le rendement


L. Honorable Jean C. Lapierre, C.P., député
Ministre des transports

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.lbs-sct.gc.ca/ma/dpr/04-05/guide/lines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Canada à l'adresse suivante : <http://www.lbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Les lecteurs qui désireraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : ma-mrr@lbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser des ressources au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen

d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent

aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les plans et les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le Rapport sur les plans et les priorités.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'Etat et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/14-2005
ISBN 0-660-62953-4

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005



Transportation Appeal Tribunal of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The Report on Plans and Priorities provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The Departmental Performance Report provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans and Priorities.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/33-2005
ISBN 0-660-62955-0

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/1_04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/cst-pre-estime.asp>. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transportation Appeal Tribunal of Canada

For the period ending March 31, 2005

Departmental Performance Report



The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

Table of Contents

SECTION I: OVERVIEW	1
Chairperson's Message.....	1
Management Representation Statement.....	3
Summary Information	5
Overall Departmental Performance	7
Societal Indicators.....	9
Government Priorities.....	10
Modern Comptrollership: Managing the Risk	10
Horizontal Initiative	11
SECTION II: ANALYSIS BY STRATEGIC OUTCOME.....	13
Strategic Outcome.....	13
Program Activities	13
SECTION III: SUPPLEMENTARY INFORMATION	15
Organizational Information.....	15
Departmental Information.....	15
Organizational Chart.....	15
Financial Tables:.....	16
Table 1: Comparison of Planned Spending and Full-Time Equivalents.....	16
Table 2: Use of Resources by Business Line (or Program Activities).....	17
Table 3: Voted and Statutory Items	18
Table 4: Net Cost of Department.....	18
Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for Fiscal Year 2004-2005	18
Travel Policies	19
Annex 1	
Future Plans	20
Government of Canada On-Line.....	20
Statutory Annual Reports.....	20
SECTION IV: OTHER ITEMS OF INTEREST	21
Contacts for Further Information	21
Statutes and Regulations Currently in Force	21
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports	21
Reference	22

SECTION I: Overview

CHAIRPERSON'S MESSAGE

The Transportation Appeal Tribunal of Canada replaces the Civil Aviation Tribunal which was established under Part IV of the *Aeronautics Act* in 1986. On the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 73 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, assented to on December 18, 2001, being Chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001, the Act officially came into force on June 30, 2003. The Tribunal, a multi-modal tribunal, is available to the air and rail sectors, and at a later time, the marine sector. The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken under various federal transportation acts.

The year 2005 represents nineteen years of combined service to Canadians by the Transportation Appeal Tribunal of Canada and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal. The Tribunal continues to conduct itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation and rail communities. Given its itinerant nature and flexible process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to those communities.

The jurisdiction of the Tribunal to review the refusal to issue or amend Canadian aviation documents has potential for a vast increase in workload for the Tribunal. To counter this, the Tribunal has encouraged the parties to resolve some disputes through mediation. This has been brought about by early disclosure of its case by the Minister's officials as well as telephone conferences to shorten or resolve issues. We intend to continue to provide mediation as an alternate dispute resolution because of its advantages of timeliness for the parties and cost effectiveness for the Tribunal.



Faye Smith
Chairperson

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report for the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the Treasury Board of Canada Secretariat's *Guide for the preparation of 2004-2005 Departmental Performance Reports*:

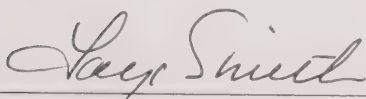
It adheres to the specific reporting requirements;

It uses an approved Program Activity Architecture;

It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;

It provides a basis of accountability for the results pursued or achieved with the resources and authorities entrusted to it; and

It reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.



Name: FAYE SMITH

Title: CHAIRPERSON & C.E.O.

Summary Information

Raison d'être

The mandate and the jurisdiction of the Transportation Appeal Tribunal of Canada are provided for by the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*. The Tribunal's principal mandate as a multi-modal review body is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The objective of the program is to provide the transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to renew or refuse to issue or amend documents of entitlement on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice.

At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

Total Financial Resources

(\$ thousands)

Planned	Authorities	Actual
1,313.0	1,344.6	1,271.2

Total Human Resources

Planned	Authorities	Difference
9	9	0

Summary of Performance in Relationship to Departmental Strategic Outcomes, Priorities and Commitments

Strategic Outcomes	2004-2005 Priorities/ Commitments	Type	Planned Spending (\$ thousands)	Actual Spending (\$ thousands)	Expected Results and Current Status
Independent review of enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport	Hold Hearings expeditiously and informally	Previously committed	1,283.0	1,240.2	Hearings that are held expeditiously, fairly and informally / successfully met
					Timely disposition of review and appeal hearings within service standards / successfully met
					Hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice / successfully met
					Use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process / successfully met
					Quality and consistency of decision making / successfully met
					Level of satisfaction by the transportation community / successfully met
	Management Accountability Framework	Previously committed	25.0	31.0	Compliance audit report successfully met
	Government on-line	Previously committed	5.0	0.0	Improve delivery of its key services / on going
					Improve access and service performance / on going

Overall Departmental Performance

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a public interest program that is unique to transportation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's transportation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada. For 2004-2005 the Tribunal forecasted work on approximately 338 cases with planned spending of \$1,313,000 and nine FTEs. The Tribunal worked on 269 actual cases. A breakdown of cases by category and region as well as reviews and appeals held over the past three years is provided in Figures 1 and 2 on page 8 and Table 4 on page 18.

In the 12-month reporting period, the Transportation Appeal Tribunal of Canada registered 151 new requests for reviews and 17 requests for appeals from the transportation community. This represents a decrease of 42 new cases registered over fiscal year 2003-2004. In addition to the new cases registered in this reporting period, 112 cases were carried over from the previous reporting period, bringing the total caseload to 269. This represents a decrease of 63 cases over 2003-2004.

In the 2004-2005 reporting period, 94 cases were concluded without a hearing. The Tribunal heard 33 first level reviews and 12 second level appeals. This represented a decrease of 7 hearings over the previous fiscal year. Of the 45 cases that proceeded to a hearing, many cases had been postponed and rescheduled at a later date. At the end of 2004-2005, 106 cases were pending further action, 9 were still awaiting decisions and 13 had been scheduled for the 2005-2006 fiscal year.

Of the 94 cases that were concluded without a hearing, many were requests registered with the Tribunal and concluded shortly before the hearing was to take place, which means that all registry work that leads up to the hearing was completed. The registry prepared 99 hearings for a total of 103 days of hearings. In many cases an agreement was reached between the parties. In other cases, Transport Canada or the document holder withdrew their application.

Figure 1: Total Cases by Category

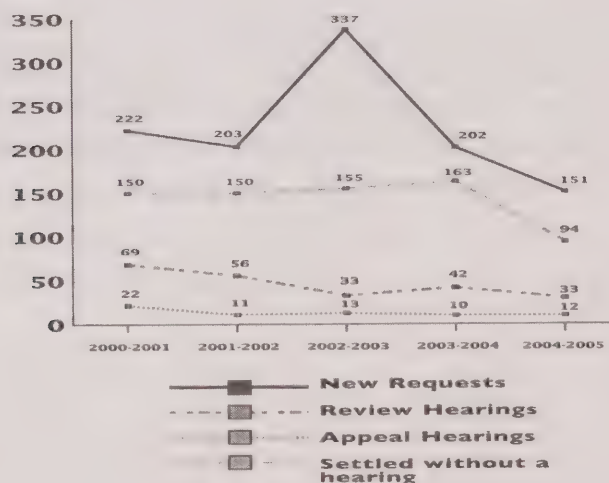
Category	Pacific	Western	Central	Ontario	Quebec	Atlantic	HQ	Total	%
Medicals	9	2	1	22	9	1	1	45	17
Suspensions	6	6	4	23	4	2	1	46	17
Fines	17	29	19	49	29	7	3*	153	57
Cancellations	2	2	1	2	1	0	0	8	3
Refusal to issue	1	5	0	10	0	1	0	17	6
Rail order	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	35	44	25	106	43	11	5	269	100
%	13	17	9	40	16	4	1	100	

Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

* Includes one case received from the Canadian Transportation Agency.

Indicators in Figures 1 and 2 are actual numbers of cases. Total cases by category are not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are resolved. However, an estimated cost average for review and appeal hearings for the past three fiscal years is presented in Figure 4 page 17.

Figure 2: Caseload for the Past Five Years



The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

The Tribunal strongly encourages its members to provide their determinations with written reasons promptly. This permits the parties to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right of appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination is 95 days and 56 days for an appeal. This represents an improvement in efficiency from 1992-1993 as the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 120 days and 90 days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal.

The Tribunal's mission is to do justice and be seen to do justice in all reviews and appeals and to resolve disputes according to the *Rules Governing the Practice and Procedure in Connection with Matters Dealt with by the Transportation Appeal Tribunal of Canada* in all cases in a fair, independent and timely manner.

The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it, to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. By conducting pre-hearing conferences, the length of hearings was reduced, and last-minute adjournments necessitated by late disclosure were avoided. Such conferences have also been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. The Tribunal staff contacts the parties to schedule mutually agreed hearing dates to the extent possible to avoid unnecessary adjournments.

In 2004-2005, the Tribunal referred three cases back to the Minister. The Minister confirmed its original decision in one case and we are awaiting the outcome in the two remaining decisions.

The success of the Tribunal over the past 19 years can be attributed to the importance placed on the training and development of its part-time members and staff. A significant portion of the Tribunal's budget is expended on training. Over the past twelve months, the Tribunal has held two training sessions for the newly appointed members. These sessions were conducted in Ottawa during October and November 2003. The new members represented both the railway and aviation sectors. The skilfully developed training programs and seminars are reflected in the quality of hearings held across the country and in the decisions rendered by Tribunal members.

Societal Indicators

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative. There are approximately 76,422 licensed aviation personnel and 36,599 rail personnel in Canada

and approximately 29,614 registered aircraft and 3,170 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation and rail regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*.

Government Priorities

The Transportation Appeal Tribunal of Canada reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients currently are: the aviation community, the rail community and Transport Canada. The Tribunal serves the transportation public by contributing to a safe and efficient oversight process for transportation safety in Canada.

Modern Comptrollership: Managing the Risk

Building on the successes achieved from activities implemented under the Modern Comptrollership (MC) initiative, the Transportation Appeal Tribunal of Canada is continuing to move forward in the implementation of modern management practices which remains a key priority. The Tribunal continues to work in partnership with three other small agencies, namely, the Registry of the Competition Tribunal, the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal and the Copyright Board of Canada, who formed a cluster group when the Modern Comptrollership Initiative was implemented in 2001-2002.

The focus for the cluster group in fiscal year 2004-2005 was on sustaining MC and building on work undertaken in 2003-2004 related to implementing the TBS Internal Audit and Evaluation policies and Values and Ethics.

As it respects Internal Audit, the following activities were undertaken:

1. A Cluster Group Internal Audit Policy was developed and approved by each agency executive head;
2. An Internal Audit Committee consisting of senior representatives from each agency was formed and a Letter of Understanding was signed;
3. An Internal Audit Plan for 2004-2005 was submitted to TBS;
4. Individual compliance audits were conducted in the fall of 2004 and the winter of 2005 with respect to TBS key financial and contracting policies and individual reports were tabled in March 2005; and
5. A Cluster Group Compliance Audit Common Issues Report was prepared which consolidated the key observations raised during the audits.

In regards to Evaluation, the following activities were undertaken:

1. The work on the development of Logic Models for each of the four agencies which began in March 2004, was completed in the fall of 2004;
2. The Cluster Group continued to consult with the TBS Centre of Excellence for Evaluation on how best to implement the evaluation policy; and
3. One of the cluster group members, namely the Registry of the Competition Tribunal, in partnership with the TBS Centre of Excellence for Evaluation, embarked on a project in January 2005 to develop an evaluation and performance measurement strategy and performance indicators. The results of this project were shared with the other members of the cluster group and have served to shape each agency's evaluation activities/plans for fiscal year 2005-2006.

In addition to the activities outlined above, the cluster group was represented on the Small Agency Administrator's Network (SAAN) working committee that was formed in April 2004 to develop a strategy to utilize funding made available from TBS to assist small agencies to implement the Management of Government Information (MGI) Policy. Work under this initiative will continue into fiscal year 2005-2006 and the cluster group remains committed to ensuring that it is represented on the steering committee that will be formed to implement the strategy that was developed and actively participating on projects identified under this initiative.

In the latter part of fiscal year 2004-2005, the cluster group commenced planning for the coming into force of the new *Public Service Modernization Act (PSMA)* which will be implemented in 2005. In this regard, the cluster group will continue in fiscal year 2005-2006 to work both individually and collectively on developing the necessary policies and or procedures required to implement the *PSMA*.

The Cluster Group Information Bulletin "TRIBUCO" was once again published and distributed to all staff of the four agencies in 2004-2005. In addition, building on the momentum created by the implementation of the Cluster Group Values Statement which was implemented in fiscal year 2003-2004, each agency continued to reinforce the Values and Ethics Code for the Public Service at regular staff meetings and/or planned staff activities.

Horizontal Initiative

The Tribunal organizes panel discussions and meetings with transportation community associations representing clients of the Tribunal to explain changes to rights, roles, responsibilities and obligations under the Act, and to seek their point of view on the subject. The Tribunal also gives information sessions to law and aviation students.

SECTION II: ANALYSIS BY STRATEGIC OUTCOME

Strategic Outcome:

The strategic outcome of the Tribunal is to provide the Canadian transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

Program Activities:

The Tribunal's only activity is the provision of an independent review process for aviation, and rail by providing document holders with the opportunity to proceed with a hearing. The Tribunal represents the only forum ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to issue or refusal to renew documents of entitlement for reasons of incapacity or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

All hearings are held expeditiously and informally, according to the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter to the Minister for reconsideration.

The Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada.

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

Financial Resources:

(\$ thousands)

Planned Spending	Authorities	Actual Spending
1,313.0	1,344.6	1,271.2

Human Resources

Planned	Authorities	Actual
9	9	9

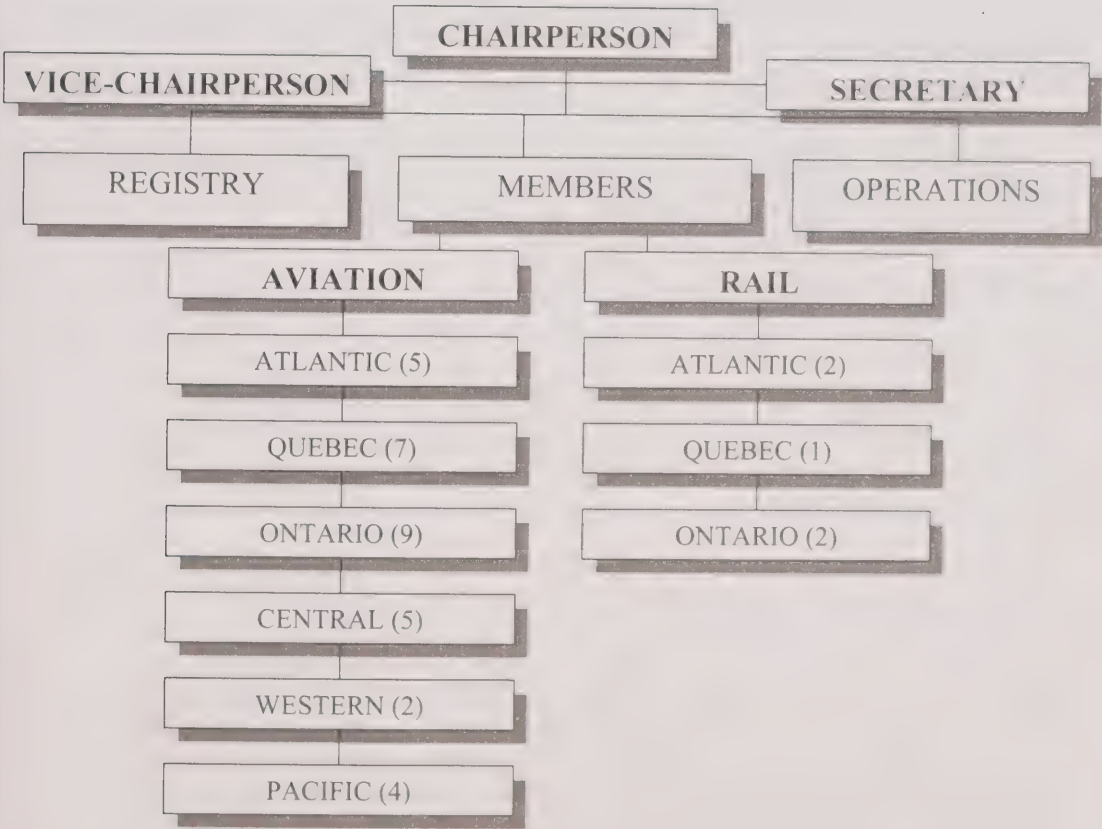
SECTION III: SUPPLEMENTARY INFORMATION

Departmental Organization

The Transportation Appeal Tribunal of Canada’s only business line is to hold review and appeal hearings.

The office of the Tribunal is located in the National Capital Region. The Transportation Appeal Tribunal of Canada’s Chairperson is also its Chief Executive Officer. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. The immediate staff carry out the functions of registry, research, communication and administrative support. The Tribunal outsources some corporate services that are not required full-time. Thirty-seven part-members were in office during 2004-2005, thirty-two in aeronautics, including medicine, and five in rail. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise. The part-time members are remunerated for the days they serve.

Figure 3: Organization Chart



- The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members and their area of expertise by region. All members report to the Chairperson.
- Nine full-time equivalents are utilized by the continuing full-time employees including the Chairperson, Vice-Chairperson. The thirty-seven part-time members utilize the equivalent of five full-time equivalents.

Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

Table 1: Comparison of Planned Spending and Full Time Equivalents

(\$ thousands)	2002-03 Actual	2003-04 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Provision of an independent review process	1,113.4	1,362.2	1,313.0	1,313.0	1,344.6	1,271.2
Total	1,113.4	1,362.2	1,313.0	1,313.0	1,344.6	1,271.2
Plus: Cost of services received without charge *	241.3	205.9	229.8	229.8	229.8	229.8
Net cost of Department	1,354.7	1,568.1	1,542.8	1,542.8	1,574.4	1,501.0
Full Time Equivalents	9	9	9	9	9	9

In 2004-2005, planned spending for the Tribunal was \$1,313,000. The actual expenditures were \$1,271,200. The personnel costs accounted for 53% of actual expenditures and operations accounted for 45%. The cost for cases concluded with a hearing was \$172,835.

Effective June 30, 2003, the *Aeronautics Act* amendments changed the procedure for the *Designated Provisions Regulations* so that the Minister is no longer the applicant, rather the person who receives the Notice of Assessment of Monetary Penalty either pays the stated penalty or files a request for review with the Tribunal. This has reduced the number of files which the Registry had heretofore opened and closed shortly thereafter when the hearing request was automatically triggered by non-payment of the penalty. Consequently, the number of requests for certificates of non payment has increased offsetting the decrease in number of case files. That is to say that in fiscal year 2003-2004 there were 202 cases and 14 requests for certificates while in fiscal year 2004-2005 there were 151 cases and 46 requests for certificates.

Figure 4: Average Costs for Reviews and Appeals

(Dollars)	2004-2005	2003-2004	2002-2003
Reviews	\$3,943.95	\$4,475.11	\$2,583.83
Appeals	\$3,557.08	\$4,022.68	\$6,288.85
Reviews and Appeals Held	45	52	46
Monthly Average	3.75	4.00	4.00
Caseload	269	337	447

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. The Chairperson and Vice-Chairperson presided over 14 of the 45 cases. Cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

Table 2: Use of Resources by Program Activity

Provision of an independent review process	2004-2005					Total
	Budgetary				Plus: Non-Budgetary	
	Operating	Capital	Less: Respendable Revenue	Total: Net Budgetary Expenditures	Employee Benefit Plans	
Main Estimates	1,173.0	-	-	1,173.0	140.0	1,313.0
<i>Planned Spending</i>	1,173.0	-	-	1,173.0	140.0	1,313.0
Total Authorities	1,236.1	-	-	1,236.1	108.5	1,344.6
<i>Actual</i>	1,162.7	-	-	1,162.7	108.5	1,271.2

Table 3: Voted and Statutory Items

(\$ thousands)

Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	2004-2005			
		Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
40	Operating expenditures	1,173.0	1,173.0	1,236.1	1,162.7
(S)	Contributions to employee benefit plans	140.0	140.0	108.5	108.5
	Total	1,313.0	1,313.0	1,344.6	1,271.2

Table 4: Net Cost of Department

(\$ thousands)	2004-2005
Total Actual Spending	1,271.2
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	177.8
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	52.0
2004-2005 Net cost of Department	1,501.0

Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for Fiscal Year 2004-2005

During the last quarter of fiscal year 2004-2005, Pauline Blais & Associates prepared a compliance audit report. The objectives of this audit were to provide assurance that key financial and contracting activities were conducted in compliance with TBS financial and contracting policies and to make recommendations to improve control activities when compliance was not assured.

The scope of the audit included all financial and contracting activities of the Tribunal excluding salaries. The auditors reviewed financial related information and documentation for the period of April 1, 2003 to October 31, 2004. They tested transactions to assess whether the controls described as part of the financial management framework were working as intended.

The audit reported on the opportunity for the Tribunal to improve its procedures for committing planned expenditures, by triggering the commitment control functionalities of the financial system, CDFS. Auditors have recommended that the Delegation of Financial Signing Authorities be revised to incorporate the authority to initiate procurement of goods and services and to provide for contract authority.

As part of the auditors' recommendations, the Tribunal put in place procedures to ensure that commitments are controlled and that records are properly maintained. The Tribunal is also reviewing and updating its delegated authorities to provide for the initiation of the procurement of goods and services and for contracting authorities

Travel Policies

The Tribunal has put in place the necessary controls to ensure that business travel is authorized and records maintained. Travel claims are reviewed and approved in accordance with the Treasury Board Travel Directives and Special Travel Authorities. The Tribunal shares Treasury Board principles of trust, fairness, transparency and modern travel practices across the organization.

ANNEX 1

Future Plans

The Standing Senate Committee on Transport and Communications adopted Bill C-34 to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada on the recommendation of private industry. The predecessor Civil Aviation Tribunal had maintained a level of independence and impartiality which has allowed it to operate in a manner that respects the principles of fairness and natural justice. The mandate of the Civil Aviation Tribunal has now been expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. *An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts* (Bill C-34) received Royal Assent December 18, 2001 and was proclaimed in force by Order in Council on June 30, 2003.

The *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canada Shipping Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision-making authorities of the Tribunal under those Acts.

Government of Canada On-Line

By 2006, the Tribunal will improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Statutory Annual Reports

Under section 22 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, the Tribunal shall, not later than June 30 in each fiscal year, submit a report of its activities during the preceding fiscal year.

SECTION IV: OTHER ITEMS OF INTEREST

Contacts for Further Information

Transportation Appeal Tribunal of Canada
333 Laurier Avenue West
Room 1201
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Telephone: (613) 990-6906
Fax: (613) 990-9153
E-mail: info@tatc.gc.ca
Internet Web Site: www.tatc.gc.ca

Faye Smith – Chairperson
Allister Ogilvie – Vice-Chairperson
Carl Poulin – Acting Executive Services Manager
Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions)
Monique Godmaire – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)

Statutes and Regulations Currently in Force

<i>Transportation Appeal Tribunal of Canada Act</i>	Chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001
<i>Aeronautics Act (and subordinate legislation)</i>	R.S., c. A-2, as amended
<i>Canadian Aviation Regulations</i>	SOR/96-432, as amended
<i>Canada Transportation Agency Designated Provisions Regulations</i>	SOR/99-244, June 11, 1999
<i>Railway Safety Act</i>	R.S. 1985, c. 32 (4 th Supp.)
<i>Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules</i>	SOR/93-346, as amended

Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports

Report on Plans and Priorities 2005-2006
Annual Report 2004-2005
Guide for Applicants

Reference

The tables are presented under five categories

SUSPENSIONS	CANCELLATIONS	FINES
<ul style="list-style-type: none"> - AME* - AMO** - CCP**** - operating certificate - operator security - personnel security - pilot competence - pilot enforcement - pilot instrument rating - pilot proficiency check 	<ul style="list-style-type: none"> - AME - certificate of airworthiness - operator - personnel security - pilot 	<ul style="list-style-type: none"> - AME unpaid fine - ATC*** unpaid fine - aircraft owner unpaid fine - operator security unpaid fine - operator unpaid fine - pilot unpaid fine
	REFUSAL TO ISSUE	MEDICALS
	<ul style="list-style-type: none"> - AME - medical certificate - pilot and others 	<ul style="list-style-type: none"> - ATC - pilot

- * AME (aircraft maintenance engineer)
- ** AMO (Approved maintenance organization)
- *** ATC (air traffic controller)
- **** CCP (company check pilot authority)

INDEX

Agency Context	5
Chairperson's Message	1
Contacts for Further Information	21
Departmental Information	15
Financial Reporting Tables	16
Future Plans	20
Government of Canada On-Line	20
Government Priorities	10
Horizontal Initiative	11
Modern Comptrollership: Managing the Risk	10
Organizational Chart	15
Other Items of Interest	21
Performance Accomplishments	-
Performance Results Expectations and Strategic Outcomes	13
Presentation of Financial Information	16
Raison d'être	5
Reference	22
Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations for Fiscal Year 2004-2005	18
Societal Indicators	9
Statutes and Regulations Currently in Force	21
Statutory Annual Reports	20
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports	21
Travel Policies	19

INDEX

13	Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques
15	Cadre de fonctionnement.....
5	Contexte propre à l'organisme.....
20	Gouvernement en direct.....
9	Indicateurs sociaux.....
11	Initiative horizontale.....
21	Lois appliquées et règlements en vigueur.....
5	Mandat, vision et mission
1	Message de la présidente
10	Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques
15	Organigramme
21	Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires.....
20	Plans futurs.....
19	Politiques sur les voyages.....
16	Présentation de l'information financière.....
10	Priorités du gouvernement.....
20	Rapports annuels exigés par la loi
21	Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels
7	Réalisations en matière de rendement.....
22	Référence
21	Renseignements supplémentaires
18	Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice 2004-2005
16	Tableaux de rapports financiers.....

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories

SUSPENSIONS	ANNULATIONS	AMENDES
certificat d'exploitation	certificat de	CCA*
contrôle de la	navigabilité	exploitant (sûreté)
compétence du pilote	exploitant	pilote
exploitant (sûreté)	personnel (sûreté)	propriétaire d'aéronef
OMA**	pilote	TEA
personnel (sûreté)	TEA	utilisateur
pilote (application de la loi)		
pilote (compétence)	REFUS DE DELIVRER	CAS MEDICAUX
vol-instruments	TEA	CCA
PVTA***	certificat médical	pilote
TEA****	pilote et autres	
CCA (contrôleur de la circulation aérienne)		
OMA (organisme de maintenance agréé)		
PVTA (pilote vérificateur de transporteurs aériens)		
TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)		

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906
Télécopieur : (613) 990-9153
Courrier électronique : info@tatic.gc.ca
Site Internet : www.tatic.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Carl Poulin – Chef intérimaire à la haute direction
Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – Greffière intérimaire (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)

Lois appliquées et règlements en vigueur

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada	Chapitre 29 des Lois du Canada (2001)
Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)	L.R., ch. A-2 modifié
Règlement de l'aviation canadien	DORS/96-432 modifié
Office des transports du Canada	DORS/99-244, le 11 juin 1999
Règlement sur les textes désignés	
Loi sur la sécurité ferroviaire	L.R. (1985), ch. 32 (4 ^e suppl.)
Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada	DORS/93-346 modifié

Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2005-2006
Rapport annuel 2004-2005
Guide des requérants

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a adopté la loi C-34 pour établir le Tribunal d'appel des transports du Canada, suivant la recommandation de l'industrie privée. Le prédecessseur, le Tribunal de l'aviation civile, avait maintenu un niveau d'indépendance et d'impartialité, ce qui a permis de fonctionner aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le Tribunal de l'aviation civile a vu son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence (Projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001 et a été proclamée en vigueur par décret en conseil le 30 juin 2003.

La Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada modifie la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sûreté du transport maritime et la Loi sur la sécurité ferroviaire afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime.

Gouvernement en direct

En 2006, le Tribunal améliorera la prestation de ses services clés au public et en vue de l'obtention d'un meilleur rendement. L'augmentation de la satisfaction de la clientèle, en plus de l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Internet et par l'intermédiaire de liens Internet.

Rapports annuels exigés par la loi

En vertu de l'article 22 de la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada, au plus tard le 30 juin de chaque exercice financier, le Tribunal présente son rapport d'activités pour l'exercice financier précédent.

Suite aux recommandations des vérificateurs, le Tribunal a mis en place les procédures de contrôle des engagements et de tenue des dossiers. De plus, le Tribunal revoit et fait la mise à jour de ses pouvoirs délégués pour initier l'achat de biens et de services ainsi que les pouvoirs de passation des marchés.

Politiques sur les voyages

Le Tribunal a mis en place les contrôles nécessaires pour faire en sorte que les voyages d'affaires soient autorisés et que les dossiers à ce sujet soient tenus. Les demandes de remboursement des frais de voyage sont examinées et approuvées en conformité avec la directive du Conseil du Trésor sur les voyages, et les Autorisations spéciales de voyager. Le Tribunal adhère aux principes de confiance, d'équité, de transparence et a adopté des pratiques modernes concernant les voyages dans toute l'organisation.

Tableau 3 : Postes votés et législatifs (\$ milliers)

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2004-2005			
		Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
40	Dépenses de fonctionnement	1 173,0	1 173,0	1 236,1	1 162,7
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	140,0	140,0	108,5	108,5
Total		1 313,0	1 313,0	1 344,6	1 271,2

Tableau 4 : Coût net pour le ministère

2004-2005	Dépenses réelles	1 271,2
<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>		
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)		
177,8	Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	52,0
Coût net pour le ministère en 2004-2005		
1 501,0		

Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice 2004-2005

Durant le dernier quart de l'année financière 2004-2005, la compagnie de Pauline Blais & Associés a préparé un rapport de vérification sur la conformité. L'objectif de la vérification était de s'assurer que les principales activités en matière de finances et de passation de marchés se déroulent en conformité avec les politiques du SCT en ces matières et, en cas de non-conformité, de formuler des recommandations en vue d'améliorer les activités de contrôle.

La portée de la vérification comprend toutes les activités du Tribunal en matière de finances et de passation de marchés, à l'exclusion des salaires. Les vérificateurs ont examiné l'information relative aux finances et la documentation financière pour la période du 1^{er} avril 2003 au 31 octobre 2004. Ils ont passé en examen des transactions pour évaluer si les contrôles, décrits comme faisant partie du cadre de gestion financière, fonctionnaient comme prévu.

Les vérificateurs ont fait rapport sur la possibilité pour le Tribunal d'améliorer ses procédures d'engagement des dépenses prévues en déclenchant les fonctions de contrôle des engagements du système financier (SFIDE). Les vérificateurs ont recommandé que la Délégation des pouvoirs de signature en matière financière soit révisée afin qu'elle incorpore le pouvoir d'amorcer l'acquisition de biens et de services et de pourvoir l'autorité de passation des marchés.

Tableau 2 : Utilisation des ressources par activité de programme

2004-2005 (\$ milliers)							
Fournir un processus indépendant de révision	Budget principal	Fonctionnement	Immobilisation	Moins: Revenus disponibles	Total: Dépenses budgétaires nettes	Plus: Non-Budgétaire	Total
						Contributions aux avantages sociaux des employés	
Dépenses prévues	1 173,0	-	-	1 173,0	140,0	1 313,0	
Total des autorisations	1 236,1	-	-	1 236,1	108,5	1 344,6	
Dépenses réelles	1 162,7	-	-	1 162,7	108,5	1 271,2	

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, les voyages, le temps qui y a été consacré, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. La présidente et le vice-président ont entendu 14 des 45 causes. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Figure 4 : Coûts moyens pour les révisions et les appels

(Dollars)	2004-2005	2003-2004	2002-2003
Révisions	3 943,95 \$	4 475,11 \$	2 583,83 \$
Appels	3 557,08 \$	4 022,68 \$	6 288,85 \$
Révisions et appels entendus	45	52	46
Moyenne mensuelle	3,75	4,00	4,00
Charge de travail	269	337	447

- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel et du secteur de leurs compétences. Tous les membres se réfèrent à la présidente.
- Neuf équivalents temps plein sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente et le vice-président. Les trente-sept membres à temps partiel utilisent cinq équivalents temps plein.

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

Tableau 1 : Comparaison des dépenses prévues aux équivalents à temps plein

(\$ milliers)	2002-2003	2003-2004	Dépenses réelles	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Fournir un processus indépendant de révision	1 113,4	1 362,2	1 313,0	1 313,0	1 313,0	1 344,6	1 271,2
Total	1 113,4	1 362,2	1 313,0	1 313,0	1 313,0	1 344,6	1 271,2
Plus : coût des services reçus à titre gracieux*	241,3	205,9	229,8	229,8	229,8	229,8	229,8
Coût net pour le ministère	1 354,7	1 568,1	1 542,8	1 542,8	1 542,8	1 574,4	1 501,0
Équivalents temps plein	9	9	9	9	9	9	9

En 2004-2005, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 313 000 \$. Les dépenses

réelles étaient de 1 271 200 \$. Les coûts pour le personnel représentaient 5,3 % des

dépenses réelles, les biens et services représentant 4,5 %. Le coût des causes réglées à la

suite d'une audience était de 172 835 \$.

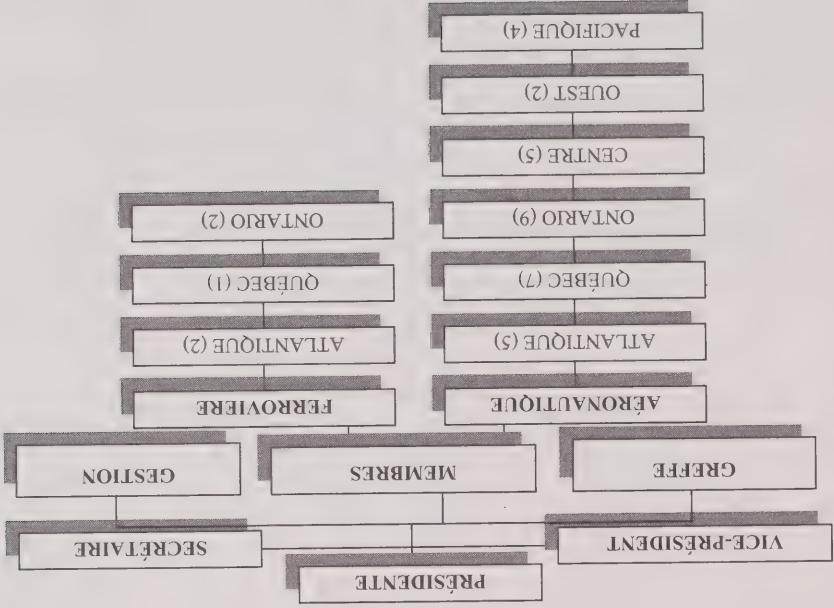
Les modifications de la *Loi sur l'arbitrage*, entrées en vigueur en 2003, ont eu pour effet de changer la procédure relative au *Règlement sur les textes désignés* de sorte que le ministre n'est plus le requérant. C'est plutôt la personne qui reçoit l'Avis d'amende pour contravention qui a le choix entre s'acquitter de l'amende indiquée ou de déposer une requête en révision au Tribunal. Le nombre de dossiers enregistrés par le greffe et ainsi retirés en peu de temps à cause d'un déclenchement automatique de procédures d'une révision au Tribunal suite au non-paiement d'une amende, a ainsi diminué. Par

conséquent, en ce moment, le nombre de certificats de non-paiement a augmenté, ce qui contrebalance ainsi le nombre de causes en diminution. C'est-à-dire pour l'exercice 2003-2004, il y avait 202 causes et 14 demandes de certificats tandis que pour l'exercice 2004-2005, il y avait 151 causes et 46 demandes de certificats.

Le Tribunal d'appel des transports du Canada n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel.

Le bureau du Tribunal se trouve dans la Région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal d'appel des transports du Canada en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents à temps plein. Le personnel immédiat occupe les fonctions du greffe, de la recherche, des communications et du soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services corporatifs externes qui ne sont pas requis à temps plein. Trente-cinq membres à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2003-2004, soit trente et un du secteur aéronautique, y compris la médecine, et cinq du secteur ferroviaire. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Les membres à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

Figure 3 : Organigramme



Résultats stratégiques :

Le résultat stratégique du Tribunal est de pourvoir au milieu du transport un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Activités de programme :

La seule activité du Tribunal est de pourvoir un tribunal de l'aviation et du rail indépendant permettant aux titulaires d'avoir l'occasion de procéder à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires d'un document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou de duplication du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulièrement dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires ou la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour des raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

Toutes les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, menant à des modifications nécessaires à la réglementation. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création de ce Tribunal ainsi que son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Ressources financières		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 313,0	1 344,6	1 271,2

(\$ milliers)

Ressources humaines		
Prévues	Réelles	Différence
9	9	0

En ce qui a trait à l'évaluation, les activités suivantes ont été entreprises :

1. Les travaux d'élaboration des modèles logiques pour chacun des quatre agences qui avaient débuté en mars 2004 ont été complétés à l'automne 2004;
2. Le groupe pluricellulaire a continué à consulter le Centre d'excellence en évaluation du SCT sur la meilleure façon de mettre la politique d'évaluation en œuvre;
3. Un des membres du groupe pluricellulaire, le Greffe du Tribunal de la concurrence, de concert avec le Centre d'excellence en évaluation du SCT, a entrepris en janvier 2005 le projet d'établir une stratégie de mesure du rendement et d'évaluation ainsi que des indicateurs de rendement. Les résultats du projet ont été partagés avec les autres membres du groupe pluricellulaire et ont servi à élaborer les plans et les activités d'évaluation de chaque agence pour l'exercice financier 2005-2006.

De plus, le groupe pluricellulaire a été représenté au comité de travail du Réseau des administrateurs des petits organismes (RAPO) constitué en avril 2004 pour élaborer une stratégie d'utilisation du financement accordé par le SCT pour venir en aide aux petits agences qui mettent en œuvre la Politique sur la gestion de l'information gouvernementale (GIG). Les travaux entrepris se poursuivront durant l'exercice financier 2005-2006 et le groupe pluricellulaire s'engage à s'assurer d'être représenté au comité de direction qui sera formé pour mettre la stratégie en œuvre et participer activement aux projets qui relèvent de cette initiative.

Dans la dernière partie de l'exercice 2004-2005, le groupe pluricellulaire a entrepris la planification de l'entrée en vigueur de la nouvelle *Loi sur la modernisation de la fonction publique (LMFP)* en 2005. À cet égard, le groupe pluricellulaire continuera durant l'exercice financier 2005-2006 à travailler individuellement et collectivement à l'élaboration des politiques et des procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de la LMFP.

Le bulletin d'information du groupe pluricellulaire, « TRIBUCO », a été à nouveau publié et distribué à tout le personnel des quatre agences en 2004-2005. De plus, mené par l'élan créé par la mise en œuvre de l'énoncé des valeurs du groupe pluricellulaire en 2003-2004, chaque agence poursuit le renforcement du Code de valeurs et d'éthique de la Fonction publique dans le cadre de réunions régulières et/ou d'activités planifiées du personnel.

Initiative horizontale

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu des transports représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la Loi ainsi que d'obtenir leur point de vue à ce sujet. De plus, le Tribunal fournit des séances de renseignements aux étudiants en droit et en aviation.

1. Une politique de vérification interne a été élaborée pour le groupe pluricellulaire; elle a été approuvée par la direction de chaque agence; Un comité de vérification interne regroupant les représentants principaux de chaque agence a été formé et une lettre d'entente a été signée; Un Plan de vérification interne pour l'exercice 2004-2005 a été soumis au SCT;
4. Des vérifications de conformité distinctes ont été effectuées à l'automne 2004 et à l'hiver 2005 concernant les principales politiques financières et contractuelles du SCT et des rapports distincts ont été déposés en mars 2005;
5. Un rapport sur la conformité des enjeux communs de vérification du groupe pluricellulaire a été préparé pour regrouper les principales observations relevées durant les vérifications.

En ce qui a trait à la vérification interne, les activités suivantes ont été entreprises :

Valours et de l'éthique du SCT.

La mise en oeuvre des politiques de Vérification interne et d'évaluation ainsi que des poursuites de la MFC en misant sur l'élan des travaux entrepris en 2003-2004 concernant Pour l'exercice financier 2004-2005, le groupe pluricellulaire devait se concentrer sur la fonction de contrôle en 2001-2002.

S'appuyant sur le succès des activités de l'initiative de Modernisation de la fonction de contrôle (MFC), le Tribunal d'appel des transports du Canada poursuit la mise en oeuvre de pratiques de gestion moderne, lesquelles demeurent prioritaires. Le Tribunal travaille toujours en partenariat avec trois autres petites agences, soit le Greffe du Tribunal de la concurrence, le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs et la Commission du droit d'auteur du Canada, qui formaient un groupe pluricellulaire au moment de la mise en oeuvre de l'Initiative de modernisation de la fonction de contrôle en 2001-2002.

Modernisation de la fonction de contrôle : Créer les risques

Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La clientèle du Tribunal comprend les secteurs aéronautique et ferroviaire et Transports Canada. En offrant ses services au public des transports, il contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité des transports au Canada.

Les Priorités du gouvernement

particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage. Le Canada compte environ 76 422 employés d'aviation brevetés et 36 599 employés ferroviaires et environ 29 614 aéronauts immatriculés et 3 170 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions augmentera. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada qui ont des effets sur la charge de travail du Tribunal. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne et ferroviaire par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions aux textes désignés figurant au *Règlement de l'aviation canadien*.

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est

Indicateurs sociaux

Le succès du Tribunal des 19 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses membres à temps partiel et de son personnel. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Au cours des douze derniers mois, le Tribunal a tenu deux séances de formation à l'intention des membres nouvellement nommés. Ces séances ont été tenues à Ottawa en octobre et en novembre 2003. Les nouveaux membres représentaient les secteurs ferroviaire et aéronautique. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les membres du Tribunal.

Au cours de l'exercice 2004-2005, le Tribunal a renvoyé trois dossiers au ministre. Le ministre a confirmé sa décision initiale dans une cause et nous attendons encore le résultat des deux décisions qui restent.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaisant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. La conduite de conférences préparatoires à l'audience a permis de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute nécessaires à la suite de divulgations tardives. De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels, et de régler les litiges en accord avec les *Règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal d'appel des transports du Canada* dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un laps de temps raisonnable. Le Tribunal encourage fortement ses membres à rendre leurs décisions rapidement, motifs à l'appui par écrit. Cela permet aux parties de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 95 pour une révision et 56 pour un appel, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992-1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaisant devant le Tribunal.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création de ce Tribunal ainsi que son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

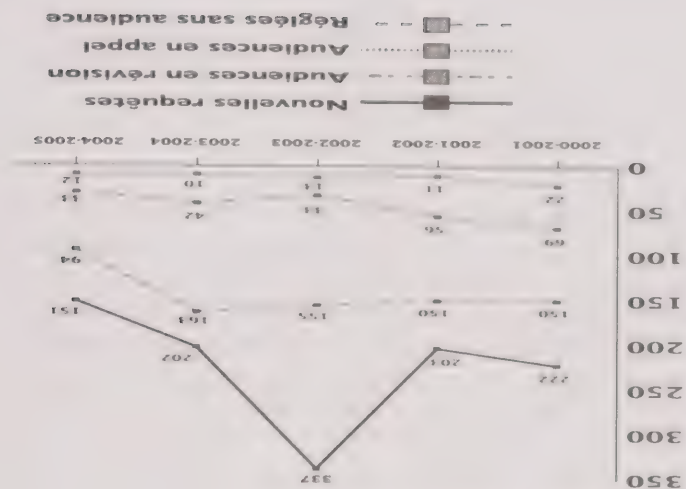


Figure 2 : Charge de travail depuis cinq ans

Bien que les indicateurs dans les tableaux 1 et 2 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque type d'infraction et la façon dont elles sont traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices financiers figurent au tableau 4 à la page 17.

* Comprend une cause reçue de l'Office des transports du Canada.

Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

Catégorie	Pacifique	Ouest	Centre	Ontario	Québec	Atlantique	Siège	Total	%
Cas médicaux	9	2	1	22	9	1	1	45	17
Suspensions	6	6	4	23	4	2	1	46	17
Amendes	17	29	19	49	29	7	3*	153	57
Annulations	2	2	1	2	1	0	0	8	3
Refus de délivrer	1	5	0	10	0	1	0	17	6
Ferroviaires	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	35	44	25	106	43	11	5	269	100
%	13	17	9	40	16	4	1	100	

Figure 1 : Total des causes par catégorie

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal d'appel des transports du Canada pourvoit est particulier dans le secteur des transports au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et une confirmation visible du système de sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, menant à des modifications nécessaires à la réglementation. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité des transports au Canada. Au cours de l'exercice 2004-2005 le Tribunal prévoyait traiter environ 338 dossiers pour les dépenses prévues s'élevant à 1 313 000 \$ et neuf ETP. Le Tribunal a traité 269 causes réelles. Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et les appels entendus au cours des cinq dernières années apparaissent aux figures 1 et 2 à la page 8 et le tableau 4 à la page 18.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal d'appel des transports du Canada a enregistré 151 nouvelles requêtes en révision et 17 requêtes en appel du milieu des transports. Cela représente une diminution de 42 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2003-2004. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 112 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 269 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 63 dossiers de moins qu'en 2003-2004.

Au cours de l'exercice 2004-2005, 94 causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu 33 révisions de premier niveau et 12 appels de second niveau. Cela représentait une diminution de 7 audiences par rapport à l'exercice précédent. Parmi les 45 causes qui ont procédé à une audience, plusieurs d'entre-elles avaient été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2004-2005, 106 causes étaient en suspens, 9 étaient en attente d'une décision et 13 étaient fixées pour l'exercice 2005-2006.

Parmi les 94 causes réglées sans audience, plusieurs d'entre-elles avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais elles ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que le greffe avait complété les préparatifs de l'audience. Le greffe a pris des dispositions pour tenir 99 audiences d'une durée totale de 103 journées d'audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête.

Résultats stratégiques	2004-2005 Priorités engagements	Type	Dépenses prévues (millions)	Dépenses réelles (millions)	Résultats prévus et situation actuelle
Un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des transports	Tenir des audiences rapidement et simplement	Déjà établie	1 283,0	1 240,2	Audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalisme / rencontrées avec succès Réglement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable / rencontré avec succès Audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle / rencontrées avec succès Tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences / rencontrée avec succès Qualité et la constance des décisions rendues / rencontrées avec succès Niveau de satisfaction du milieu des transports / rencontré avec succès
	Cadre de responsabilisation de gestion	Déjà établie	25,0	31,0	Rapport de vérification sur la conformité rencontré avec succès / mesures de performance en cours
	Gouvernement en direct	Déjà établie	5,0	0,0	Améliorer la prestation de ses services clés / en cours Améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services / en cours

Renseignements sommaires

Raison d'être

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont énoncés dans la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal a titre d'organisme multimodal de révision est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu des transports un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Total des ressources financières du ministère		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 313,0	1 344,6	1 271,2

(\$ milliers)

Total des ressources humaines du ministère		
Prévues	Réelles	Différence
9	9	0

Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement de l'exercice 2004-2005 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada:

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans le guide;
- Il est fondé sur l'Architecture d'activités de programme approuvée du ministère;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.

Nom : Ray Smith
Titre : PRÉSIDENT & P.D.G.

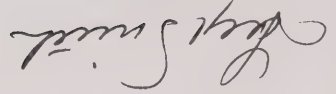
PARTIE I : SURVOL

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Le Tribunal d'appel des transports du Canada remplace le Tribunal de l'aviation civile créé en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal, un tribunal multimodal, est disponible aux secteurs aérien et ferroviaire, et plus tard au secteur maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision du Tribunal sous leur régime. Il remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

L'année 2005 représente dix-neuf ans d'une combinaison de services aux Canadiens par le Tribunal d'appel des transports du Canada et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile. Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de façon ouverte et impartiale conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produiront des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations des secteurs aérien et ferroviaire. Étant donné sa structure itinérante et la souplesse du processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ces communautés.

La juridiction du Tribunal de passer en revue le refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien crée le potentiel d'une augmentation énorme de la charge de travail pour le Tribunal. Pour aller à l'encontre de cette tendance, le Tribunal encourage les parties à résoudre certains enjeux par le biais de la médiation, par la divulgation anticipée des documents par les représentants du ministre ainsi que l'utilisation de téléconférences. Le Tribunal prévoit poursuivre cette activité comme moyen de règlement extrajudiciaire des différends en raison de ses avantages de rapidité pour les parties et de rentabilité pour le Tribunal.



Faye Smith
Présidente

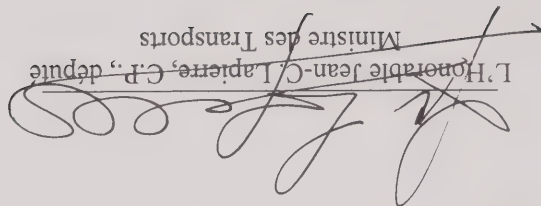
Table des matières

PARTIE I : SURVOL.....	1
Message de la Présidente.....	1
Déclaration de la direction.....	3
Renseignements sommaires.....	5
Rendement global du ministère	7
Indicateurs sociaux.....	9
Priorités du gouvernement.....	10
Modernisation de la fonction de contrôleur : Gérer les risques	10
Initiative horizontale.....	11
PARTIE II : ANALYSE DU RENDEMENT PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE.....	13
Résultats stratégiques.....	13
Activités de programme.....	13
PARTIE III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES.....	15
Information organisationnelle.....	15
Cadre de fonctionnement.....	15
Organigramme.....	15
Tableaux financiers.....	16
Tableau 1 : Comparaison des dépenses prévues et les équivalents temps plein.....	16
Tableau 2 : Utilisation des ressources par activité de programme.....	17
Tableau 3 : Postes votés et législatifs.....	18
Tableau 4 : Coût net pour le ministère.....	18
Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2004-2005	18
Politique sur les voyages.....	19
Annexe 1	
Plans futurs.....	20
Gouvernement en direct.....	20
Rapports annuels exigés par la loi	20
PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES.....	21
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires.....	21
Lois appliquées et règlements en vigueur.....	21
Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels	21
Référence.....	22

Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période terminant le 31 mars 2005

Rapport ministériel sur le rendement


L. Honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* : *Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/tma/dpr/04-05/guidelines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépasser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Les lecteurs qui désiraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : tma-mtr@tbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le Rapport sur les plans et les priorités fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilité basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.



Tribunal d'appel des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005

Canada

CA1
FN
-E77

Government of Canada
Publication



Transportation Safety Board of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2005



ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The Report on Plans and Priorities provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The Departmental Performance Report provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans and Priorities.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services Canada — 2005

Catalogue No. BT31-4/77-2005
ISBN 0-660-62936-4

This document is available on the TBS Web site at www.tbs-sct.gc.ca
This document is available in alternate formats on request.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Foreword

The Government of Canada has made continuous improvement in its management practices a priority since *Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada* was tabled in Parliament in the spring of 2000. Driving the government's pursuit of management excellence is its vision to provide Canadians with a responsive government, which serves citizens and manages itself as a unified, coherent enterprise; an innovative government supported by a highly-qualified public service equipped to leverage information and make the best use of public funds while balancing risk; and an accountable government which answers clearly and openly for its performance to Parliament and to Canadians.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens. They are at the heart of accountability in government.

Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective public reporting (provided in the *Guide for the Preparation of the 2004-05 Departmental Performance Reports*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/1_04-05/guidelines/guide_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes (benefits to Canadians and Canadian society) and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

This departmental performance report (along with those of many other organizations) is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Readers wishing a high level, whole of government overview of the Government of Canada's efforts to improve quality of life should refer to *Canada's Performance 2005* available at the same internet address. This report is structured around three broad policy areas (Sustainable Economy, Canada's Social Foundations and Canada's Place in the World) and, in its electronic version, links to relevant Departmental Performance Reports. *Canada's Performance 2005* also contains a special overview of the government's efforts to improve the well-being of Aboriginal peoples.

The Government of Canada is committed to continually improving reporting to Parliament and Canadians. The input of readers can do much to ensure that Departmental Performance Reports and other reports are enhanced over time.

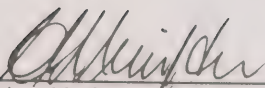
Comments or questions can be directed to:

Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier, Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

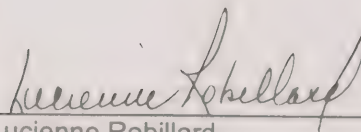
Transportation Safety Board of Canada

Departmental Performance Report

for the period ending
March 31, 2005



Charles H. Simpson
Acting Chairperson
Transportation Safety Board of
Canada



Lucienne Robillard
President
Queen's Privy Council for
Canada



Canada

Table of Contents

List of Figures and Tables	iii
The Chairperson's Message	1
Section 1: Overview	3
1.1 Mandate and Mission	3
1.2 Management Representation Statement	4
1.3 Operating Environment	4
1.3.1 Key Co-Delivery Parties	4
1.3.2 Risks and Challenges	6
1.4 Resources	8
1.5 Summary of Departmental Performance	9
1.5.1 Improving Service Delivery	9
1.5.2 Improving Communications	10
1.5.3 Sustainable Human Resources	10
1.5.4 Information and Technology Management	10
1.5.5 Ongoing Activities	11
Section 2: Detailed Analysis of Performance	13
2.1 Performance Management Framework	13
2.1.1 Plans and Priorities Commitments	13
2.1.2 Measurement Methodology	14
2.2 Transportation Occurrences	15
2.3 Investigations and Safety Action	18
2.4 Liaison, Cooperation and Knowledge Transfer	21
2.5 Marine Sector	25
2.5.1 Annual Statistics	25
2.5.2 Investigations	27
2.5.3 Link to Resources Utilized	28
2.5.4 Safety Actions Taken	28
2.6 Pipeline Sector	31
2.6.1 Annual Statistics	31
2.6.2 Investigations	32
2.6.3 Link to Resources Utilized	33
2.6.4 Safety Actions Taken	33
2.7 Rail Sector	34
2.7.1 Annual Statistics	34
2.7.2 Investigations	36
2.7.3 Link to Resources Utilized	36
2.7.4 Safety Actions Taken	37
2.8 Air Sector	40
2.8.1 Annual Statistics	40
2.8.2 Investigations	42
2.8.3 Link to Resources Utilized	43
2.8.4 Safety Actions Taken	43

2.9 Responding to Resource Pressures	47
2.9.1 Improving the Quality and Timeliness of TSB Products	48
2.9.2 Renewing the Management of Information	50
2.9.3 Replacing Capital Assets	51
Section 3: Supplementary Information	53
3.1 Organizational Structure	53
3.2 Financial Performance	54
3.3 Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations	58
3.4 Human Resources Modernization	58
3.5 Other Information and Contacts	59
Appendices	60
Appendix A: Assessment of Responses to Recommendations Issued in 2003-2004	61
Appendix B: Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety .	64
Appendix C: Audited Financial Statements	65

List of Figures and Tables

Figures

Figure 1: Occurrences Reported to the TSB	16
Figure 2: Investigations Started / In Progress / Completed	18
Figure 3: Marine Occurrences and Fatalities	26
Figure 4: Canadian-Flag Shipping Accident Rates	26
Figure 5: Pipeline Occurrences	31
Figure 6: Pipeline Accident Rates	32
Figure 7: Rail Occurrences and Fatalities	35
Figure 8: Canadian Railway Main-Track Accident Rates	35
Figure 9: Air Occurrences and Fatalities	41
Figure 10: Canadian-Registered Aircraft Accident Rates	41
Figure 11: Program Activity Accountability Structure	53
Figure 12: TSB Historical Spending	57

Tables

Table 1: TSB Resources	8
Table 2: TSB Score Card	9
Table 3: TSB Logic Model	13
Table 4: Accident Rates in Transportation – 2004 Versus Previous Five-Year Average (1999-2003)	16
Table 5: Transportation Occurrences by Mode – 2004 Versus Previous Five-Year Average (1999-2003)	17
Table 6: TSB Productivity	19
Table 7: Safety Outputs by the TSB	20
Table 8: Board Assessment of Responses to Recommendations	21
Table 9: Marine Productivity	27
Table 10: Marine Resources	28
Table 11: Pipeline Productivity	32
Table 12: Pipeline Resources	33
Table 13: Rail Productivity	36
Table 14: Rail Resources	37
Table 15: Air Productivity	42
Table 16: Air Resources	43
Table 17: Resource Pressure Commitments	47

Financial Tables

Financial Table 1: Voted and Statutory Items	55
Financial Table 2: Detailed Breakdown of 2004-2005 Total Authorities	55
Financial Table 3: Comparison of Planned to Actual Spending	56
Financial Table 4: Net Cost of Department	57

The Chairperson's Message

The past year has been marked by a number of important accomplishments for the Transportation Safety Board of Canada (TSB). We have achieved a significant reduction in the number of investigations in process and in the number of unpublished reports. We have expanded our communications activities. We have also made good progress on the development of a new investigation information management system.

Although we have not yet fully achieved all of our objectives as stated in the Report on Plans and Priorities, we are satisfied that the organization has made good progress on all of its commitments and that potential risks to our program have been reduced. More importantly, I am confident that we will succeed in completing the outstanding work over the next few months.

A substantial portion of this work was made possible by the incremental funding provided by Parliament over the past two years. Now that these temporary resources have expired, the management team is focussing its efforts on ensuring a good balance between the resources available and the uptake of new investigations. This will ensure that the organization does not overextend itself and that the high quality standards that Canadians expect are maintained in all of our work.

Once again this year, various indicators show that Canada maintains a very good transportation safety record. A review of transportation accident rates over the past 10 years reveals a progressive downward trend. We therefore believe that the efforts of the TSB toward advancing transportation safety, in concert with the work of many other organizations, are having a beneficial impact.

Canadians expect and demand a safe and sound transportation system. As we look to the future and the challenges that lie ahead, we are committed to sustaining our efforts and to contributing to a transportation system that is safe and reliable – a system upon which Canadians can rely and of which they are confident.

Section 1: Overview

1.1 Mandate and Mission

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). Under this legislation, the TSB's only objective is the advancement of transportation safety in the marine, rail, pipeline and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, if necessary, public inquiries into selected transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies. As a result, recommendations may be made to improve safety and reduce or eliminate risks to people, property and the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

Our mission: We conduct independent safety investigations and communicate risks in the transportation system.



The jurisdiction of the TSB includes all federally regulated transportation occurrences in or over Canada. The TSB may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the TSB carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization.


The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. As such, the TSB is not part of any portfolio to which Transport Canada, the Canadian Coast Guard or the National Energy Board belong. The creation of the TSB as an independent agency eliminates any potential, real or perceived, for a conflict

of interest within government bodies regulating or operating transportation activities who are also investigating failures associated with their own regulations and operations.

1.2 Management Representation Statement

I submit, for tabling in Parliament, the 2004-2005 Departmental Performance Report (DPR) for the Transportation Safety Board of Canada.

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements contained in the *2004-2005 Departmental Performance Report Preparation Guide*. This report is based upon our approved accountability structure and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2004-2005. It also reports finances based on approved numbers from the Estimates and the Public Accounts of Canada.


Charles H. Simpson, Acting Chairperson

29 Sep 05
Date

1.3 Operating Environment

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see the Transport Canada website at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm and the National Energy Board site at www.neb.gc.ca/energy/index_e.htm for details).

1.3.1 Key Co-Delivery Parties

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfilment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with:

- individuals such as survivors, witnesses and next-of-kin;
- operators;

- other organizations and agencies, such as coroners, police, owners and insurance companies; and
- other federal government departments and agencies.

Their cooperation is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute as providers of information or of support services. For more details on the investigation process, visit the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/index.asp.

The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally. While it operates at arm's length from other federal departments involved in the transportation field, it can only succeed in fulfilling its strategic outcome through the actions of others. The TSB presents findings and makes recommendations that call upon others to act, but it has no formal authority to regulate, direct or enforce specific actions. This implies ongoing dialogue, information sharing and strategic coordination with organizations such as Transport Canada, the National Energy Board and the Canadian Coast Guard.

Similarly, the TSB must engage in ongoing dialogue and information sharing with industry and foreign regulatory organizations. Through various means, the TSB must present compelling arguments that will convince these "agents of change" to take action in response to identified safety deficiencies. The TSB can therefore be deemed successful when others, such as regulators, operators and manufacturers, implement actions to mitigate risks using the TSB outputs.

The TSB has established memorandums of understanding with a number of federal government departments for the coordination of activities and the provision of support services. These agreements provide the TSB with access to a range of support services that can rapidly supplement internal resources (e.g. assistance for the recovery of wreckage, the documentation of information and the examination or testing of components). The agreements also define operating practices to ensure coordination of activities and to avoid duplication and potential conflicts that could arise from the simultaneous implementation of various organizational mandates. Such agreements are currently in place with Transport Canada, National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Coast Guard, Human Resources and Skills Development Canada, the National Energy Board and the National Research Council. Similarly, the TSB has established strategic cooperation alliances with provincial and territorial coroners/chief medical examiners.

Further alliances have been established with the TSB's counterpart agencies in other countries, such as the United States, Australia, the Netherlands, France and the United Kingdom. The TSB cooperates on a reciprocal basis with foreign safety investigation agencies through the ad hoc exchange of specialized services or the provision of assistance as a means of coping with capacity gaps. The TSB is also an active participant in the International Transportation Safety Association (ITSA) and the Nordic Accident Investigation Group. As an internationally respected investigative agency, the TSB regularly shares its investigation techniques, methodologies and tools. For example, the Recorder Analysis and Playback System (RAPS), developed by the TSB for decoding and analysis of flight data recorders and cockpit voice recorders, has now been used for a number of years by more than 10 countries to aid in safety investigations. Similarly, the TSB has contributed to the training of safety investigators from numerous countries either by integrating foreign investigators into its in-house training programs or by sending senior staff to teach abroad. The TSB also shares data and reports with sister organizations and participates in international work groups and studies to advance transportation safety.

1.3.2 Risks and Challenges

The TSB faces a number of risks and challenges that could have a potentially significant impact on the organization's ability to achieve its mandate. TSB managers are aware of these risks and challenges and are expected to take appropriate actions to mitigate the risks while ensuring the delivery of their mandate. The most important challenges are described in the following paragraphs.

1.3.2.1 Managing External Expectations

The TSB has a variety of stakeholders and clients with diverse information needs. Regulators and industry want information in order to fulfill their responsibilities in improving transportation safety. Next-of-kin want information about what happened to their loved ones in order to bring closure. Others want information from a business perspective. Regardless of the motive, all agree that they would like safety information to be made available earlier and more effectively. Furthermore, stakeholders and the public would like the TSB to undertake more safety investigations than what is currently done. The TSB is therefore challenged to find the right balance between the level of activity to be undertaken, potential safety payoffs and the resources available. This implies an ongoing review of products, services and processes to ensure that resources are invested in the best possible way to achieve the optimum results. The TSB must also communicate effectively with its stakeholders and the public in order to convey its priorities and its limited capacity. The TSB must ensure that reasonable expectations are set through appropriate communication.

1.3.2.2 Maintaining Operational Capability

The success of the TSB and its credibility as an organization depend largely on the expertise, professionalism and competence of its employees. Rapid technological changes in the transportation industry, along with the development of new materials, are making the task of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The TSB must not only maintain an appropriate capital asset infrastructure, but must also keep up its technical expertise and knowledge base in order to maintain credibility within the industry. In recent years, the TSB has mounted a successful effort to “catch up” on essential training for employees and managers to ensure they have the knowledge and skills to meet mandatory job requirements. Nevertheless, the challenge of retaining technical currency requires careful planning backed by adequate financial resources.

1.3.2.3 Increasing Awareness to Influence Positive Changes

To achieve its mandate and to influence stakeholders to take actions that lead to positive changes in transportation safety, the TSB must present compelling arguments for change in its reports and other communication products. This requires a solid understanding amongst stakeholders and the public about who we are, what we do and how we contribute to transportation safety. We believe that improving awareness about the TSB and its work will better position the TSB to influence key change agents. To that end, the TSB has adopted a three-year Corporate Communications Plan, which is essentially a road map of how we want to improve communications. The Plan represents a more active approach to publicizing key safety messages to influence positive changes. However, the challenge lies in finding the right mix of activities within a limited pool of resources.

1.3.2.4 Implementing Government-wide Initiatives

Over the past year the Government has launched a number of government-wide initiatives and reviews that have had, and will continue to have, an impact on the TSB. For example, initiatives such as the proactive disclosure of information regarding travel and hospitality expenses, position reclassifications and contracts have resulted in new work for the TSB with no additional resources being provided. The series of Government Operations Reviews (e.g. shared corporate services, IT services, procurement, institutional governance) has also had a significant impact on workload. These reviews are now completed and decisions will soon be made by the Government. As the TSB proceeds with the implementation of the resulting changes, further impacts are expected. The implementation of Human Resources Management Modernization is an excellent example of centrally directed programs having an immediate and substantial

impact on TSB resources. The challenge is to continue to incorporate these cumulative requirements into daily activities within the resource envelope available, while maintaining a suitable balance between the fulfillment of the TSB's mandate and the implementation of the Government's overall agenda.

1.3.2.5 Balancing Resources and Results

The TSB, like all other government departments and agencies, must operate with a fixed resource base. Over time this base is eroded by numerous external factors such as inflation, new service fees and general price increases. The TSB must therefore contend with diminishing resources as time passes. Furthermore, the Government has directed that new requirements be funded through reallocation rather than through the provision of incremental funding. The resultant challenge is to maintain an appropriate balance in the level of operational activity in a context of increasing demand for services and diminishing resources.

For some time now, the TSB has been struggling with the issue of performance measurement. Progress has been made on the development of meaningful performance indicators. However, more work is required in this regard, particularly with respect to linking resources to results. Given that no two investigations are identical, and that some investigations lead to safety changes whereas others do not, it is very difficult to establish the return on investment in safety investigations. The direct and positive impact of TSB investigation activities can be readily demonstrated; conveying the value for money using traditional financial measures is, however, much more challenging.

1.4 Resources

The following tables summarize the total financial and human resources allocated to the TSB in 2004-2005, as well as the actual resources utilized for the delivery of the mandate. Section 3.2 of this report provides detailed information on the overall financial performance of the TSB.

Table 1: TSB Resources		
Total Financial Resources (\$000)		
Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
33,724	35,562	35,550
Total Human Resources (Full-Time Equivalents)		
Planned	Actual	Difference
250	244	-6

1.5 Summary of Departmental Performance

In its 2004-2005 Report on Plans and Priorities, the TSB identified four priorities. All were described as strategic investments aimed at finding ways to enhance the TSB's relevance, its contribution to advancing transportation safety in Canada and internationally, and its strength from within. The first two priorities – Improving Service Delivery and Improving Communications – were directly linked to external products, while the other two – Sustainable Human Resources, and Information and Technology Management – were more internally focussed.

Overall, substantial progress was achieved against all priorities. However, not all objectives were fully achieved, primarily due to our limited human resources capacity. On many occasions throughout the year, managers were faced with the difficult choice of reallocating people from one project or investigation to another. Despite the challenges, positive results have been achieved and lessons have been learned with respect to project planning and resource allocation. Table 2 provides a quick overview of the results achieved this year.

Table 2: TSB Score Card				
Strategic Outcome	Advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment			
Priorities / Commitments	Type	Planned Spending (\$000)	Actual Spending (\$000)	Current Status
1) Improving Service Delivery	Ongoing	2,008	1,850	Successfully met
2) Improving Communications	New	156	94	Successfully met
3) Sustainable Human Resources	New	272	140	Not yet fully met
4) Information and Technology Management	Ongoing	1,097	1,183	Not yet fully met
5) Ongoing Activities	Ongoing	30,191	32,282	Successfully met

1.5.1 Improving Service Delivery

The TSB sought and obtained special incremental funding in 2003-2004 and 2004-2005 to address its perennial problem of a backlog of investigations in progress. Specific commitments were made to reduce the number of investigations in progress and to improve the average time in process. Excellent results have been achieved on both commitments. For example, the number of

investigations in progress decreased from 142 at the start of the fiscal year to a year-end total of 99. The average time to complete an investigation, from the time of the accident to publication of the official report, decreased to 619 days in 2004-2005 from 684 days in the previous year. A further decrease in the average time is expected in future, now that the backlog of old reports has been significantly reduced. Investments were made in investigator training workshops in order to improve their efficiency and effectiveness. TSB Manuals of Investigation were reviewed and updated. Section 2.9 provides more details on the results achieved against this priority.

1.5.2 Improving Communications

In 2004-2005, the TSB implemented its new corporate communications plan. A proactive public outreach program was also successfully implemented, providing opportunities for the Members of the Board, the Executive Director and other senior personnel to meet with various groups and discuss key safety messages. Progress was also made on publishing more reports and safety information on the TSB website. From an internal perspective, improvements were made to vertical and horizontal communications through the involvement of employees and managers in various working groups, as well as the publication of internal newsletters and communiqués. Sections 2.4 and 2.9 provide more details on the results achieved against this priority.

1.5.3 Sustainable Human Resources

Work continues to ensure that human resources are managed in a strategic and sustainable manner. Work has progressed on the review and modernization of our human resources management frameworks, and a number of new policies have been implemented. New tools to assist managers are being developed but have yet to be fully implemented. Although some training has been provided to employees and managers, more efforts are required in this regard. However, to date, the TSB has met all its obligations with respect to the implementation of the *Public Service Modernization Act*; all mandatory activities have been completed on time. Section 3.4 provides more details on the results achieved against this priority.

1.5.4 Information and Technology Management

New information management policies and guidelines were developed and implemented. Training sessions were provided to all staff across the country. New function-based corporate file plans were developed. Significant progress has been made on the development of the Transportation Investigation

Information Management System (TIIMS) despite difficulties encountered along the way that led to delays in piloting and implementation of system modules. Section 2.9 provides more details on the results achieved against this priority.

1.5.5 Ongoing Activities

In 2004-2005, the TSB succeeded in delivering the expected results from its ongoing activities. The number of new investigations started was maintained compared with previous years, and process improvements were implemented to ensure a timely completion of investigation reports. The ongoing dialogue was maintained with industry and key stakeholders. Strategic investments continued to be made in order to maintain the competencies of staff and the required technical infrastructure. Additional management improvement initiatives were also implemented, including the introduction of a new internal governance structure.

Obviously, the TSB cannot claim that the general reduction in transportation occurrences is solely related to its work. The safety and the security of the transportation system are a shared responsibility. The TSB works with governments, transportation industries, agencies, associations and international organizations to improve the system. It also collaborates with other government departments and agencies whose programs and services may be affected by transportation activities. It is virtually impossible to accurately measure the impact of the TSB on transportation safety. However, the TSB has certainly been successful in achieving its strategic outcome over the past year, as evidenced by the numerous safety actions taken by change agents within the transportation sector using the TSB's findings and outputs. These results are described in detail in section 2. Therefore, it can be asserted that the TSB is fulfilling its obligations within the Canadian transportation safety mosaic in a highly competent and professional manner.

Section 2: Detailed Analysis of Performance

2.1 Performance Management Framework

The TSB has developed and implemented an integrated performance management framework. This framework consists of five key documents. The five-year TSB Strategic Plan is used to set the strategic directions. The annual Business Plan is then used to set the short-term priorities and to guide the activities and resource allocation decisions for the coming year. The Report on Plans and Priorities, based on the Business Plan, defines the commitments to Parliament and Canadians. The Balanced Score Card defines specific performance indicators and is used by management to measure and monitor progress. Finally, the Departmental Performance Report closes the accountability loop by reporting to Parliament on the results achieved.

This has been a transition year for the TSB in terms of performance management, as we undertook to adapt our performance management framework in order to align it with the new Program Activity Architecture. This Departmental Performance Report is therefore based in part upon the new accountability structure. Detailed performance information is presented for each key service area of our main program activity.

2.1.1 Plans and Priorities Commitments

In its 2004-2005 Report on Plans and Priorities, the TSB defined one strategic outcome and a number of performance indicators. The following logic model identifies the linkages between the activities of the TSB and the achievement of its strategic outcome. The logic model is a road map showing the chain of results connecting resources and activities to outputs and to expected intermediate and final outcomes.

Table 3: TSB Logic Model
Strategic Outcome
Advance transportation safety, thereby reducing risks to people, property and the environment
Intermediate Outcomes
<ul style="list-style-type: none">• Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system• Timely implementation of appropriate safety actions• Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public• Increased level of safety through the reduction of risks• Effective organizational performance

Table 3: TSB Logic Model			
Immediate Outcomes			
<ul style="list-style-type: none"> • Identification and communication of safety deficiencies • Safety actions taken by stakeholders • Responses to safety recommendations • Media pick-up and dissemination of safety messages 			
Plans and Priorities			
<ul style="list-style-type: none"> • Improving service delivery • Improving communications • Sustainable human resources • Information and technology management 			
Activities, Outputs and Resources			
Activities	Key Service Areas	Outputs	Actual Spending
Safety Investigations	<ul style="list-style-type: none"> • Marine • Pipeline • Rail • Air 	<ul style="list-style-type: none"> • Safety recommendations • Safety advisories and information letters • Investigation reports • Statistical reports 	\$28.3 million and 189 full-time equivalents
Corporate Services		<ul style="list-style-type: none"> • Financial services • Human resource services • Information management services • Informatics services 	\$7.3 million and 55 full-time equivalents

2.1.2 Measurement Methodology

The TSB has introduced a balanced score card, which will now be the main tool used to measure organizational performance. This score card tracks performance along four major perspectives: financial, client/stakeholder, internal business process, and learning and growth. Fiscal year 2004-2005 is the first year in which the TSB has used this tool. It is therefore expected that refinements will be required in future years to ensure that the balanced score card is fully tailored to the TSB's needs and that it provides a comprehensive performance picture. Adjustments may also be required to ensure proper alignment with the Treasury Board's new Management, Resources and Results Structure Policy.

Various methods are used to identify and capture performance information. Most of the data used in the analysis came from TSB information systems, supplemented by Transport Canada information where appropriate. Anecdotal evidence that illustrates the performance assessment was obtained from various

sources, such as stakeholder feedback, magazine articles, press clippings and individual testimonials. Where sources of information external to the TSB are used, they are identified.

As noted, some of the performance indicators are being used for the first time. Only very limited analysis of these measures can therefore be done at this time, given that only baseline data are currently available.

Proper care and attention to data quality and limitations were ensured throughout the production of this report. This report presents an accurate picture of the state of TSB business and affairs on March 31, 2005. The financial statements have been audited by the Auditor General of Canada, and her audit report is included in Appendix C. Other performance information is not currently subjected to an independent review or validation process.

2.2 Transportation Occurrences

In 2004, a total of 1,935 accidents and 1,476 incidents were reported in accordance with the TSB's regulations for mandatory reporting of occurrences.¹ The number of accidents in 2004 decreased by 2% from both the 1,973 accidents reported in 2003 and the 1999-2003 annual average of 1,978 accidents. The 1,476 reportable incidents in 2004 was up from the 1,390 reported in 2003 and the 1999-2003 average of 1,361. There were also 679 voluntary incident reports. Fatalities totalled 185 in 2004, up from 172 in 2003 but down from the 1999-2003 average of 202.

1. While the TSB's operations are for the 2004-2005 fiscal year, occurrence statistics are for the 2004 calendar year. Comparisons are generally to the last 5 or 10 years.

Figure 1: Occurrences Reported to the TSB

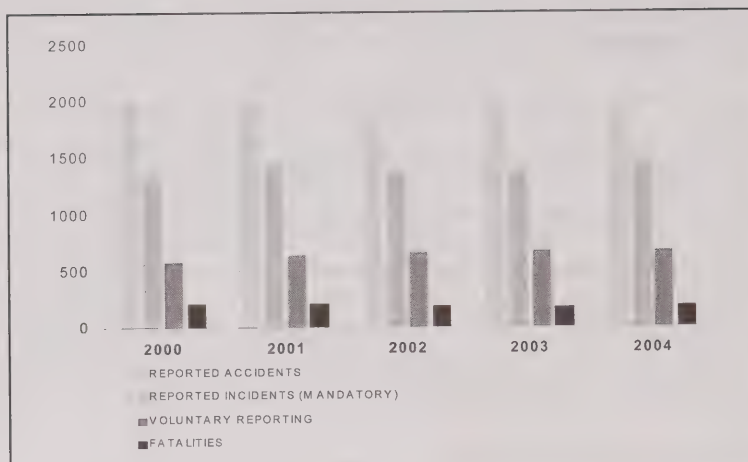


Table 4 presents data on accident rates by mode for the current year, as well as the five-year average. Keeping in mind that each has its own inherent limitations, these aggregate measures of activity provide a general point of reference on transportation safety. Overall, Canada continued to maintain a good safety record in 2004. The 2004 accident rates, per activity level for all modes, reflect a downward trend from the five-year average.

**Table 4: Accident Rates in Transportation
– 2004 Versus Previous Five-Year Average (1999-2003)**

	Marine ¹	Pipeline ²	Rail ³	Air ⁴
Accidents				
2004	3	0.5	2.8	6.5
2003	2.8	1.6	2.7	7.5
Five-Year Average	3.1	1.7	2.8	7.6
¹ Canadian-flag shipping accidents for vessels of 15 grt or more (excluding passenger vessels, passenger ferries and fishing vessels) per 1,000 movements. ² Per exajoule. ³ Accidents (other than crossing or trespasser accidents) that occur on a main track or spur per million main-track miles. ⁴ Canadian-registered aircraft accidents (excluding ultralights, gliders, balloons and gyrocopters) per 100,000 hours.				

Reported accidents and incidents also provide indicators of the transportation system's safety performance and help focus efforts on those initiatives and activities that have high safety benefits. Table 5 presents the statistics on

transportation occurrences by mode, including comparisons with the five-year average. Taking into account the level of activity in each mode, the accident rates for 2004 continue to exhibit a general downward trend. Another indicator of the safety performance of the transportation system is the number of fatalities. In 2004, the air, marine and rail modes showed a decrease in fatalities from the five-year average. A reduction in accidents and fatalities would be expected to positively influence the public's confidence in the safety of the transportation system.

**Table 5: Transportation Occurrences by Mode
– 2004 Versus Previous Five-Year Average (1999-2003)**

	Marine	Pipeline	Rail	Air
Accidents				
2004	491	7	1,129	308
2003	547	21	1,032	373
Five-Year Average	536	21	1,054	367
Fatalities				
2004	28	0	100	57
2003	17	0	79	76
Five-Year Average	28	0	94	81
Incidents				
2004	246	70	251	909
2003	223	38	295	834
Five-Year Average	218	36	317	795

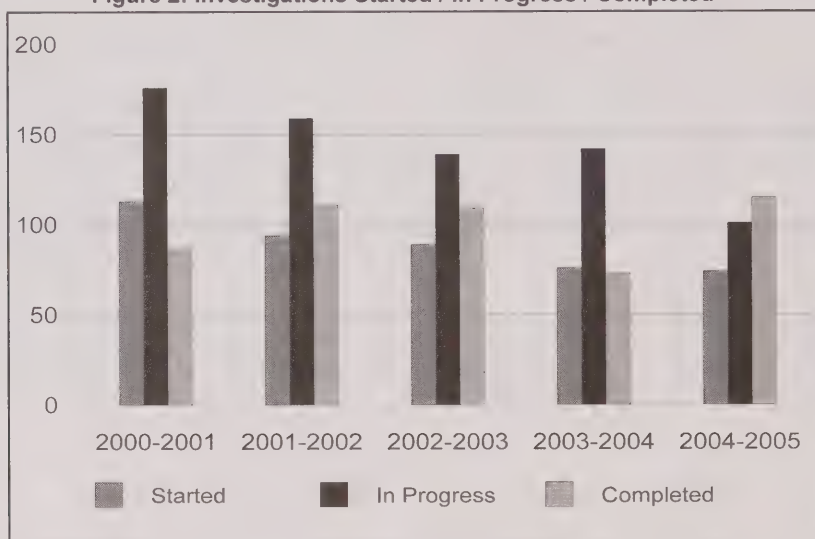
Despite fluctuations in the number of accidents and incidents reported on an annual basis, the trend over the past 10 years shows a progressive decline in accident rates in all modes (see the graphs in subsections 2.5 to 2.8). These reductions cannot be directly attributed to the efforts of any specific organization. Improvements in transportation safety are the result of the combined efforts of many participants including manufacturers, carriers, crews and regulators, as well as the TSB.

More comprehensive information is available on the TSB website at www.tsb.gc.ca/en/stats/index.asp or in Chapter 4 of the *Transportation in Canada 2004: Annual Report* published by Transport Canada. That publication is available at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm.

2.3 Investigations and Safety Action

All reported occurrences were assessed in accordance with the Board's Occurrence Classification Policy to identify those with the greatest potential for advancing transportation safety. Information on all reported occurrences was entered into the TSB database for historical record, trend analysis and safety deficiency validation purposes. In-depth investigations were undertaken for 74 of the approximately 4,000 occurrences reported to the TSB in fiscal year 2004-2005. In that same period, 115 investigations were completed, compared with 73 in the previous year.² The number of investigations in progress decreased to 99 at the end of the fiscal year from 142 at the start. The average time to complete an investigation decreased to 619 days in fiscal year 2004-2005 from 684 days in the previous year (see Table 6 for details).

Figure 2: Investigations Started / In Progress / Completed



Significant progress was made on reducing the backlog of very old investigation cases. Of the 99 investigations in progress at year-end, only 6 were more than two years old, representing a significant improvement over previous years. These results are directly attributable to the allocation of incremental investigation resources in order to focus efforts on the completion of complex investigations that were more than two years old and on a number of other

2. Investigations are considered complete after the final report has been issued.

initiatives aimed at improving performance over the longer term. These efforts should translate into measurable productivity gains in future years. More details on the improvement results achieved to March 31, 2005 are available in section 2.9.1 of this report.

Table 6: TSB Productivity

	Marine		Rail		Pipeline		Air		Total	
	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005
Investigations started	14	16	14	14	0	0	47	44	75	74
Investigations completed	18	21	15	25	0	2	40	67	73	115
Average duration of completed investigations (number of days)	953	881	894	618	0	1 081	485	524	684	619
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.										

In general, the TSB has been successful in identifying safety failures and in reducing risks in the transportation systems. TSB investigations result in reports identifying safety failures and, where appropriate, containing recommendations to reduce risks. Over this past year, in all cases where the TSB undertook an investigation, safety failures or factors contributing to the occurrence were identified and communicated. These results reflect careful application of the TSB's Occurrence Classification Policy in deciding whether to investigate, and a thorough implementation of the investigation methodology. This systematic approach ensures that TSB investigation resources are invested in areas with the greatest potential safety payoffs.

In 2004-2005, in addition to investigation reports, the TSB issued a total of 59 safety outputs: 11 safety recommendations, 24 safety advisories and 24 safety information letters (see Table 7 for a breakdown by mode).

Table 7: Safety Outputs by the TSB			
	Recommendations	Safety Advisories	Safety Information Letters
Marine	4	9	8
Pipeline	0	0	0
Rail	3	6	10
Air	4	9	6
Total	11	24	24

Note: A total of six Safety Concerns were identified for Marine in 2004-2005.

A total of five Safety Concerns were identified for Pipeline in 2004-2005.

A total of four Safety Concerns were identified for Rail in 2004-2005.

A total of five Safety Concerns were identified for Air in 2004-2005.

These outputs led to concrete actions by other organizations that directly improved safety and/or reduced risks. For example, Transport Canada has targeted safety inspections, issued bulletins to inform industry about specific safety concerns, and introduced changes to safety regulations and procedures. Similarly, industry has reacted to the TSB's work by undertaking numerous safety actions, such as changes in operating practices and procedures, preventive modifications to equipment, replacement of parts, and the modification of training programs. Sections 2.5 to 2.8 provide specific examples of such safety actions that were taken for each mode during 2004-2005.

Safety information is also provided informally to key stakeholders throughout the investigation process, permitting them to take immediate safety actions where appropriate. It is common practice for industry and government to take safety actions during the course of TSB investigations. Such safety actions range widely in scope and importance. Operators will often take immediate remedial action after discussion with TSB investigators (e.g. to clear the line of sight at a railway crossing by trimming bushes and vegetation). Regulators, such as Transport Canada and the Federal Aviation Administration in the United States, regularly issue mandatory directives requiring inspections and/or component replacement based on the TSB's preliminary findings. In such situations, rather than issuing recommendations, the TSB can then report on the corrective actions already taken by industry and government agencies.

In accordance with the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*, a federal minister who is notified of TSB recommendations must, within 90 days, advise the Board in writing of any action taken or proposed to be taken in response, or the reasons for not taking action. The Board considers each response, assessing the extent to which the related safety deficiency was addressed. When a recommendation generates responses from within and outside Canada, the Board's assessment is based primarily on the Canadian response.

In 2004-2005, the TSB received responses to 18 safety recommendations. The Board assessed 3 responses as "fully satisfactory," 7 as having a "satisfactory intent" to address safety deficiencies identified in the recommendations, and 4 as "satisfactory in part." Further, 4 responses were assessed as "unsatisfactory." The results of this assessment process are shown in Table 8.

The Board has recently approved the posting on the TSB website of its initial assessment of the responses to all new safety recommendations. This new measure will be implemented during the 2005-2006 fiscal year and will provide the public with an indication of the safety actions taken in response to the TSB's recommendations.

Table 8: Board Assessment of Responses to Recommendations						
2004-2005 (Year response received)	Fully satisfactory attention to safety deficiency	Satisfactory intent to address safety deficiency	Attention to safety deficiency satisfactory in part	Unsatisfactory attention to safety deficiency	To be assessed	Total
Marine	0	4	3	4	0	11
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	2	2	1	0	0	5
Air	1	1	0	0	2	4
Total	3	7	4	4	2	20

In 2004-2005, the TSB undertook a comprehensive reassessment of responses to all recommendations issued since its creation in 1990. All safety recommendations were reviewed. A number of them were categorized as inactive by the Board, requiring no further follow-up either because the safety deficiency has been rectified or because the residual risk is relatively low. The detailed reassessment of all active recommendations was completed by TSB staff, and the results were presented to the Board for further consideration. The Board has also approved the re-establishment of an annual reassessment process to ensure that structured follow-up is done on all outstanding recommendations in future. This process will provide a longer-term view of the results achieved from the TSB's safety recommendations.

2.4 Liaison, Cooperation and Knowledge Transfer

The TSB continues to promote awareness of safety issues and of a safety culture among transportation stakeholders. Every opportunity is taken to reiterate key messages and create awareness of safety issues. In 2004-2005, the TSB published 115 investigation reports, as well as monthly and annual statistical reports. Two issues of the *Reflexions* safety digest were published during fiscal

year 2004-2005. These digests contribute to the advancement of transportation safety by reflecting on the safety lessons learned from accident and incident investigations. They also provide an effective tool to disseminate the results of safety investigations to a broad audience.

The TSB maintains a proactive approach to the dissemination of information. Information is made readily available to industry, next-of-kin, the media and the public throughout the investigation process. Investigative staff are encouraged to maintain a dialogue with key stakeholders, including the early communication of safety issues that arise during the investigation. In an effort to satisfy both the public and the media's expectation for up-to-date, factual information, the TSB responded to 1,289 information requests received through its website and 528 media calls during the year, not including those inquiries handled at the scene of an accident or at a report release news conference. The TSB held six news conferences and issued 38 news releases. The TSB's Macro-analysis Division responded to 602 requests for complex transportation occurrence database information.

The TSB uses its website to increase awareness of safety issues and other transportation safety information. The site (www.tsb.gc.ca) received an average of more than 51,000 daily hits and 2,300 daily visits, a 24% increase in daily visits over the previous year. The visitors are Canadians and people from all around the world. The increased traffic on the site can be attributed to the ease of access and the expanded volume of information made available. The site has proven to be a cost-effective and timely way of disseminating information.

TSB library staff participated in the formation of the Canadian Transportation Research Gateway, a collection of Internet resources on transportation research in Canada. The Gateway was formed through a collaboration of the libraries of the Canadian Transportation Agency, Transport Canada, the Transportation Development Centre, the Transportation Association of Canada and the TSB.

Marine staff continued to participate on various International Maritime Organization (IMO) committees and subcommittees, and particularly in the Human Element and Casualty Analysis working groups and correspondence groups. The TSB has contributed to the identification and validation of marine safety issues for IMO committees and assisted in the development and subsequent amendments of the IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents. The TSB is a founding member of the Marine Accident Investigators' International Forum and this year made presentations at the meeting in South Africa. Marine staff were again requested to present a marine accident investigation course, sponsored by the IMO and held at the International Maritime Academy in Trieste, Italy. A monthly column about noteworthy Canadian marine investigations is prepared for the *Marine Engineers Review*, a noted United Kingdom publication. Informatics hosted a site for the Marine

Accident Investigators' International Forum, where they posted the results of a survey on the implementation of the IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents.

Given the high number of fishing accidents reported to the TSB (approximately half of the shipping accidents reported involve fishing vessels), the TSB is also involved in an initiative to promote a safety culture in the west coast marine community, particularly among operators of small vessels and fishing vessels. The Inter-Agency Marine Action Group brings together agencies from both the federal and provincial governments and industry, and provides an opportunity to collaborate to promote safety awareness, provide safety education and foster safe operating practices. The objective is to effect behavioural change within the marine community and thereby reduce the incidence of marine-related accidents and fatalities. During 2004-2005, a dozen presentations were made to the regional fishing community and various safety promotional materials were distributed. Particular efforts were made to translate, publish and distribute safety information cards in Vietnamese to more effectively communicate with a large segment of the regional marine community in their mother tongue.

Air staff completed its support to the Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, the accident investigation authority of Portugal, in its release of the final investigation report on the 2001 Air Transat accident in the Azores. Air staff also attended the 2004 International Society of Air Safety Investigators Conference and presented a discussion paper on the theme "Investigate, Communicate, Educate: Are We Doing Things Right?" The TSB participated as part of the Canadian delegation at the International Civil Aviation Organization (ICAO) 35th Assembly. It consulted with the Director General of the Swedish Board of Accident Investigation on the fundamentals of national legislation for accident investigation authorities. The TSB briefed the Republic of Congo Civil Aviation Administration delegation on Canada's approach to accident safety investigation. It participated in the Flight Safety Foundation International Safety Symposium and held meetings with France's Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile on international investigations and inter-agency procedures. The TSB also participated in the 21st meeting of the Group of Experts on Accident Investigation of the European Civil Aviation Conference. Air Branch investigators continued to represent the TSB as accredited representatives in numerous foreign accident investigations involving Canadian-manufactured, designed or certified products, or when Canadian passengers had been exposed to risk.

Engineering staff participated in the Accident Investigation Recorders Working Group held in Washington in June 2004, the Recorders Analysis and Playback System Users Conference in Ottawa in June 2004, and the Flight Data Recorder Parameter Working Group. A TSB staff member has been designated the Canadian representative for the ICAO Flight Recorder Panel. Engineering staff

examined aircraft instruments for investigations carried out by Zimbabwe and Japan. Staff also attended engine tear-down at Pratt & Whitney as an accredited representative for Italy and helped the U.S. National Transportation Safety Board in failure analysis.

Rail staff made a presentation on organizational and cultural impacts on safety at the International Rail Safety Conference in Perth, Australia. Staff also attended the International Pipeline Conference in Calgary. At both the Perth and Calgary events, attendees came from a wide range of countries. Formal meetings were held with the South African rail regulator in Ottawa and with the new British Rail Accident Investigation Branch of the Department of Transport, the British rail regulator, and the Health and Safety Executive. These discussions were wide-ranging, covering regulatory and investigative philosophies and processes, as well as issues related to operational approaches to investigation. Finally, the TSB established a link to a new Internet domain for the International Rail Safety Conference. This will make the majority of papers that have been presented at the conference over the years available to a wider audience.

Pipeline staff held formal and informal discussions with regulatory, industry and investigative bodies at an international conference with their counterparts from South America, Asia and North America. The Manager of Pipeline has been corresponding with his counterpart in Brazil, providing details on the regulatory and investigative regime in Canada.

Human Performance staff participated in human factors working groups at international transportation meetings, including IMO meetings in London and ICAO meetings in Montréal. They attended the ICAO Threat and Error Management Symposium in Seattle and the Associated Professional Sleep Societies Conference in Philadelphia. Human Performance staff also delivered the Human Factors in Investigations course to external participants, including provincial and federal investigative and regulatory bodies (Department of National Defence, National Energy Board, Transport Canada – Rail, and Workers' Compensation Board of British Columbia), industry (Air Line Pilots Association, Canadian Pacific Railway, Quebec North Shore and Labrador Railway Company) and academia (University of British Columbia).

Macro-analysis staff participated in the ICAO's Safety Indicators Study Group. The Macro-analysis Division also provided statistical reports to international agencies and industries.

Although it is difficult to measure the results of TSB activity in this area, tangible signs point toward a certain degree of effectiveness in achieving the desired outcome. For instance, the demand for TSB safety information continues to increase year after year. Stakeholders and the media make use of TSB safety messages in their activities. There is a sustained level of interest, both in Canada and around the world, in TSB techniques and methodologies.

2.5 Marine Sector

2.5.1 Annual Statistics

In 2004, 491 marine accidents were reported to the TSB in 2004, a decrease of 10% from the 2003 total of 547 and of 8% from the 1999-2003 average of 536. Marine fatalities totalled 28 in 2004, up from 17 in 2003 but equal to the 1999-2003 average.

Shipping accidents, which comprised 90% of marine accidents, reached a 29-year low of 441 in 2004, down from 481 in 2003 and the five-year average of 475. Half of all vessels involved in shipping accidents were fishing vessels. Accidents to persons aboard ship, which include falls, electrocution and other types of injuries requiring hospitalization, totalled 50 in 2004, a 24% decrease from the 2003 total of 66 and an 18% decrease from the five-year average of 61.

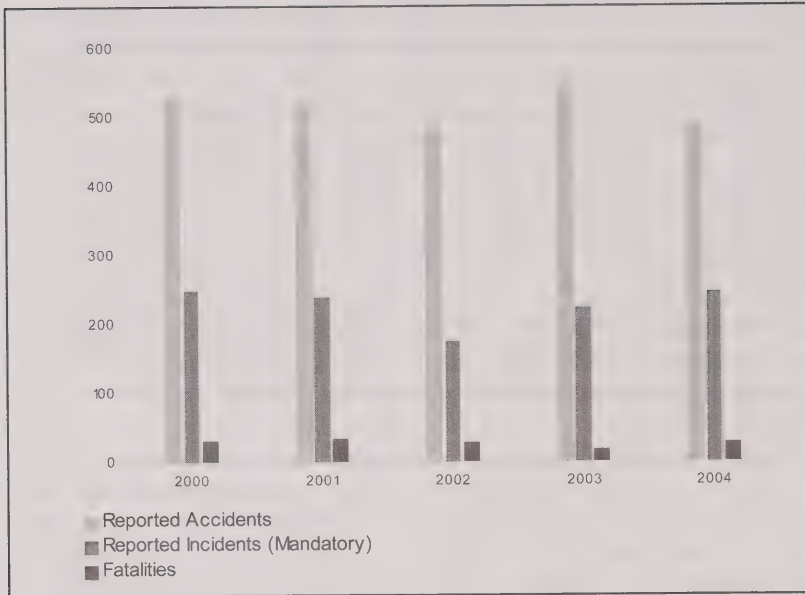
Marine activity for Canadian commercial non-fishing vessels increased by 8% from the 1999-2003 average, resulting in a 3% decrease in the accident rate from 3.1 to 3.0 accidents per 1,000 movements. Although marine activity for foreign commercial non-fishing vessels remained relatively unchanged compared to the 1999-2003 average, accidents decreased, yielding a 26% reduction in the accident rate from 1.9 to 1.4 accidents per 1,000 movements.

In 2004, shipping accidents resulted in 22 fatalities, up from 9 in 2003 and the five-year average of 15. Accidents aboard ship resulted in 6 fatalities, down from 8 in 2003 and the five-year average of 13.

Twenty-one vessels were reported lost in 2004, down from 38 in 2003 and the five-year average of 41.

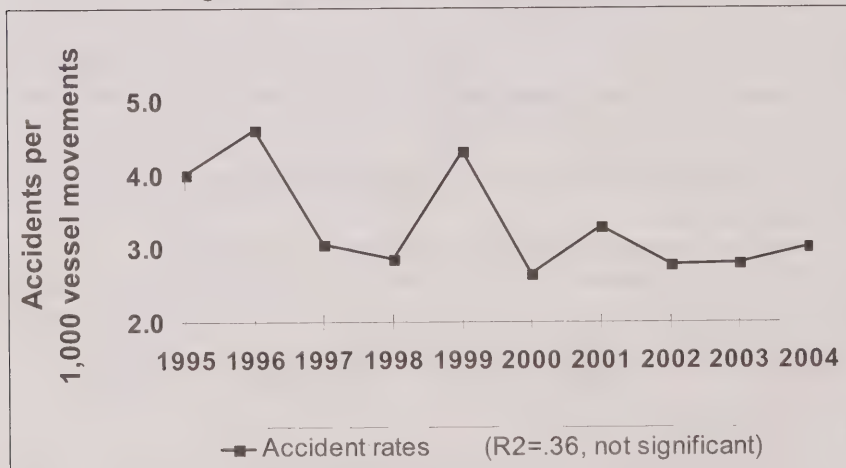
In 2004, 246 marine incidents were reported in accordance with TSB mandatory reporting requirements. This represents a 10% increase from the 2003 total of 223 and a 16% increase from the five-year average of 212. This increase consisted mainly of mechanical failures and close-quarters situations.

Figure 3: Marine Occurrences and Fatalities



One indicator of marine transportation safety in Canada is the Canadian-flag shipping accident rate. Although this accident rate has increased from 2.8 accidents per 1,000 movements in 2003 to 3.0 in 2004, there has been a decrease over the past 10 years. This downward trend, however, is not statistically significant.

Figure 4: Canadian-Flag Shipping Accident Rates



2.5.2 Investigations

Sixteen new marine investigations were started in 2004-2005 and 21 investigations were completed. This represents an increase in both the investigations started and completed during the past two years. The increase is directly linked to the allocation of incremental resources to help address the backlog of work in progress. The average duration of completed investigations dropped to 881 days compared to 953 the year before, but remained significantly higher than in previous years. This is attributable to the concentrated efforts made to complete older cases. It is expected that the average time in process will drop further in future years, once the caseload is more current. A complete list of all marine investigations started and all marine reports released in 2004-2005 is available on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

Table 9: Marine Productivity					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Investigations started	23	16	13	14	16
Investigations completed	31	18	15	18	21
Average duration of completed investigations (number of days)	639	817	703	953	881
Recommendations	9	5	5	7	4
Safety advisories	6	12	7	6	9
Safety information letters	12	11	14	11	8
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

One of the investigations completed this year, the sinking of the *Lady Duck* amphibious vehicle, required a much higher level of investment and effort than average. The *Lady Duck* took on water while on the Ottawa River during a combined land and waterborne tour. The vehicle sank rapidly by the bow in eight metres of water. Four of the 12 people on board were trapped inside the sinking vehicle and drowned. The investigation revealed that, amongst other things, the watertight integrity of the hull was compromised due to continuous leakage from the drive shaft bearing, shell plating fractures in way of the forward and after wheel wells, and where the front wheel steering linkage penetrated the hull. The TSB issued four safety recommendations as a result of this investigation (see section 2.5.4.1 for details).

2.5.3 Link to Resources Utilized

Table 10 provides a picture of the net cost to Canadians of marine investigations. Although net costs have increased slightly compared to the previous year, the average net cost per investigation completed has dropped. The numbers of investigations started and completed per investigator have both increased slightly compared to 2003-2004.

Table 10: Marine Resources				
	2003-2004		2004-2005	
	FTE	\$000	FTE	\$000
Actual costs – Marine Branch	26	2,878	27	2,975
Internal professional and communication services costs	16	2,060	19	2,090
Corporate Services costs	10	1,324	14	1,315
Contributions to employee benefit plans		770		803
Services received without charge		681		748
Net cost of Marine investigations	52	7,713	60	7,931
Indicators	2003-2004		2004-2005	
Number of Marine investigators	22		23	
Average net cost per investigation completed	\$428,500		\$377,667	
Investigations started per investigator	0.64		0.70	
Investigations completed per investigator	0.82		0.91	

2.5.4 Safety Actions Taken

Four new marine safety recommendations were issued in 2004-2005. To date, safety actions have been undertaken on three of these recommendations and an unsatisfactory response was received on the fourth one. The TSB has also completed an assessment of responses to marine recommendations issued in 2003-2004. The results of these assessments are contained in Appendix A.

2.5.4.1 Marine Recommendations Issued in 2004-2005

Ottawa River, Quebec – 23 June 2002

Sinking and Loss of Life – Passenger Vehicle *Lady Duck*

Report No. M02C0030

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M04-01 The Department of Transport take steps to ensure that small passenger vessel enterprises have a safety management system.	Transport Canada (TC) agrees with the intent of the recommendation. TC is reviewing the feasibility of implementing safety management systems for operators of Canadian domestic vessels and is supporting the voluntary adoption of such systems by domestic operators.	Satisfactory intent	The review is scheduled to be completed by mid-2005. If the results indicate that safety management systems are warranted and feasible for any given sector of the domestic marine industry, TC will, in consultation with industry, determine the best approach to effectively implement such regulatory requirements.
M04-02 The Department of Transport expedite the development of a regulatory framework that is easily understood and applicable to all small passenger vessels and their operation.	TC agrees with the intent of the recommendation. The new <i>Canada Shipping Act, 2001</i> and associated regulations are scheduled to come into force by the end of 2006. Several measures were taken by TC to facilitate the comprehension and application, by owners and operators, of small passenger vessel safety requirements; however, they had already been taken into consideration by the Board when its recommendation was issued.	Unsatisfactory	There is no indication that the development of a regulatory framework that is easily understood and applicable to all small passenger vessels and their operation will be expedited earlier than 2006.
M04-03 The Department of Transport ensure that small passenger vessels incorporate sufficient inherent buoyancy and/or other design features to permit safe, timely and unimpeded evacuation of passengers and crew in the event of an emergency.	TC agrees with the intent of the recommendation. TC commissioned a study on the design, construction and operation of the amphibious vehicles operating in Canada. TC will continue to promote and enforce existing requirements that aim to equip passengers and crew to respond quickly and effectively to emergencies.	Satisfactory intent	A February 2005 draft report of the study included 13 recommended ways to enhance the safety of amphibious vehicles. TC is examining the report and will share it with Canadian amphibious vessel operators to discuss and consider any future requirements.
M04-04 The National Search and Rescue Secretariat, in collaboration with local authorities and organizations, promote the establishment of a system to monitor distress calls and to effectively coordinate Search and Rescue responses to vessel emergency situations on the Ottawa River between Ottawa and Carillon.	NSS accepts and concurs with the recommendation. NSS will pursue meetings with the relevant authorities to implement the recommendation.	Satisfactory in part	A working group has been set up by NSS and meetings held with other authorities to review the monitoring of distress calls. However, the coordination of search and rescue has yet to be addressed.

2.5.4.2 Other Marine Safety Actions Taken

Canada submitted a paper entitled "Measures to Prevent Brittle Fracture in Ships" to the 48th Session of the International Maritime Organization Design and Equipment Sub-Committee. The paper brings attention to the risks to vessels constructed with steel of unqualified fracture toughness operating in cold water such as the North Atlantic and requests consideration of the development of a "goal-based" standard to ensure that steel vessels are constructed such that their side shells are of known toughness. The toughness of the steel would be adequate under all expected circumstances such that a reasonable damage tolerance could be predicted and relied upon.

The Canadian General Standards Board is considering an amendment to its current standard for a "Marine Abandonment Immersion Suit System" to emphasize, at the point of sale, that survivability depends upon the suit remaining watertight and that it must fit securely to prevent entry of water.

Transport Canada has indicated its intention to pursue an amendment to the *Life Saving Equipment Regulations* that all passenger vessels equipped with life rafts should have provision for such life rafts to float free in the event of a sinking.

Transport Canada and the St. Lawrence Seaway intend to establish a joint task force to address concerns associated with a number of incidents regarding tug and barge operations.

Transport Canada conducted visual inspections of the steering gears of two passenger hydrofoils, with a commitment to carry out further detailed inspections during the off-season.

Transport Canada will review with the owner of a passenger vessel the organization of the stowage area for adult and children life jackets to facilitate their distribution.

The owner of a small ro-ro ferry is looking at ways to better secure ferries to the dock when embarking and disembarking vehicles. Although not required by regulations to provide crowd control training, he has made preliminary arrangements with a nautical institute to do so, targeting on-board personnel.

Transport Canada intends to require persons who are assigned passenger safety-related duties on passenger and ro-ro passenger vessels (greater than 500 tons engaged in voyages beyond sheltered waters) to have successfully completed a training course in passenger ship safety management.

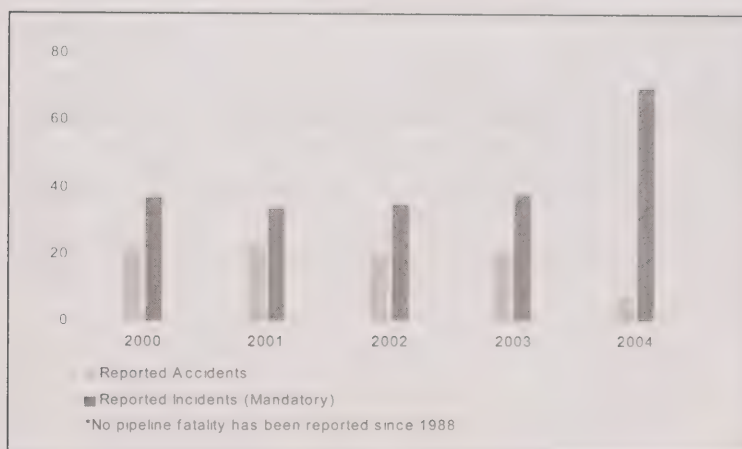
2.6 Pipeline Sector

2.6.1 Annual Statistics

Seven pipeline accidents were reported to the TSB in 2004, down from both the 2003 total and the 1999-2003 average of 21. All accidents in 2004 occurred at facilities such as pump stations, compressor stations and gas-processing plants. Pipeline activity is estimated to have increased by 4% over the previous year. The last fatal pipeline accident in the portion of the industry under federal jurisdiction occurred in 1988, and the last accident involving serious injury occurred in 2000.

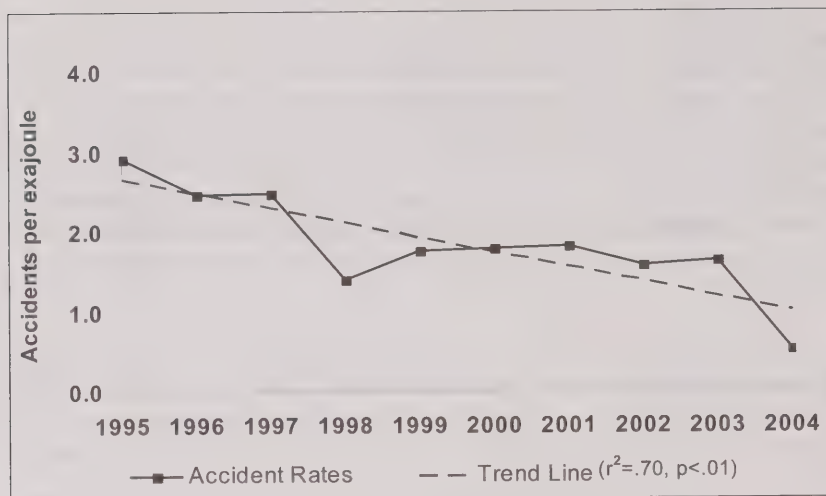
In 2004, 70 pipeline incidents were reported in accordance with TSB mandatory reporting requirements, up from 38 in 2003 and from the five-year average of 37. Eighty-one percent of those incidents involved uncontained or uncontrolled release of small quantities of gas, oil and high-vapour-pressure products.

Figure 5: Pipeline Occurrences



One indicator of pipeline transportation safety in Canada is the pipeline accident rate. This rate decreased to 0.5 pipeline accidents per exajoule in 2004, down from 1.64 in 2003 and the 1999-2003 average of 1.72. The trend line also indicates a clear downward direction.

Figure 6: Pipeline Accident Rates



2.6.2 Investigations

There were no new pipeline investigations started in 2004-2005 and two investigations were completed. These investigations led to the identification of multiple safety concerns. The average duration of completed investigations has increased to 1,081 days, compared to 410 in 2002-2003. This is attributable to the complexity of the investigations completed and to the fact that one of the two pipeline investigator positions was vacant for the full year. A complete list of all pipeline reports released in 2004-2005 is available on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

Table 11: Pipeline Productivity

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Investigations started	3	1	2	0	0
Investigations completed	0	3	2	0	2
Average duration of completed investigations (number of days)	0	531	410	0	1,081
Recommendations	0	0	0	0	0
Safety advisories	0	2	0	0	0
Safety information letters	1	0	1	0	0
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

2.6.3 Link to Resources Utilized

Table 12 provides a picture of the net cost to Canadians of pipeline investigations. The average cost per investigation completed is \$264,000. No comparative cost data are available as no investigations were completed in 2003-2004.

Table 12: Pipeline Resources				
	2003-2004		2004-2005	
	FTE	\$000	FTE	\$000
Actual costs – Pipeline Branch	2	229	1	198
Internal professional and communication services costs	2	164	1	139
Corporate Services costs	1	105	1	88
Contributions to employee benefit plans		61		53
Services received without charge		54		50
Net cost of Pipeline investigations	5	613	3	528
Indicators	2003-2004		2004-2005	
Number of Pipeline investigators	2		1	
Average net cost per investigation completed	\$0		\$264,000	
Investigations started per investigator	0.00		2.00	
Investigations completed per investigator	0.00		2.00	

2.6.4 Safety Actions Taken

No new pipeline safety recommendations were issued in 2004-2005. However, five pipeline safety concerns were issued.

Safety actions continue to be taken by industry based upon TSB safety information. For instance, the TSB investigated further to an explosion at the East Hereford Compressor Station on the Gazoduc TQM Inc. pipeline system. The investigation revealed that the current Canadian standards regarding sealing requirements for cables do not address safety issues associated with sealing cable ends against continuous pressure buildup. This led to the creation of a working group to amend the *Canadian Electrical Code* to address safety issues associated with sealing cable ends against continuous pressure buildup.

2.7 Rail Sector

2.7.1 Annual Statistics

A total of 1,129 rail accidents were reported to the TSB in 2004, a 9% increase from last year's total of 1,032 and a 7% increase from the 1999-2003 average of 1,054. Rail activity has been relatively constant over the last six years, averaging 89.7 million train-miles annually. The accident rate increased to 12.5 accidents per million train-miles in 2004, compared to 11.5 in 2003 and the 1999-2003 average rate of 11.8. Rail-related fatalities totalled 100 in 2004, compared to 79 in 2003 and the five-year average of 94. This increase consisted mainly of trespasser fatalities, with 67 in 2004, up from 45 in 2003 and the five-year average of 53.

There was a significant increase in accidents in two areas. First, trespasser accidents showed a 52% increase over 2003, from 65 to 99, and a 27% increase over the five-year average of 78. Second, non-main-track derailments showed a 14% increase over 2003, from 389 to 444, and a 16% increase from the five-year average of 382.

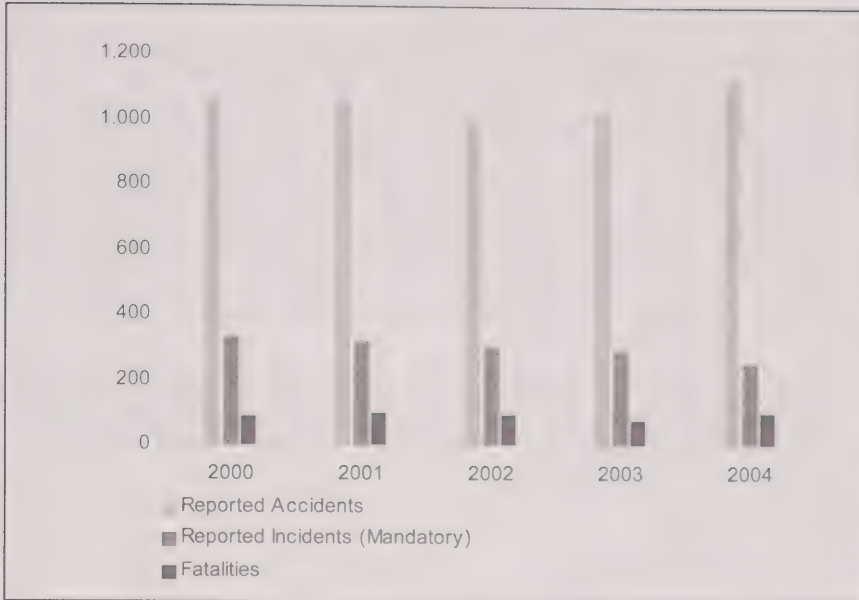
Five main-track collisions occurred in 2004, compared to six in 2003 and the five-year average of eight. In 2004, there were 152 main-track derailments, comparable to the 149 in 2003, but a 21% increase from the five-year average of 126. Non-main-track collisions numbered 114 in 2004, up from 104 in 2003 and the five-year average of 103.

In 2004, crossing accidents decreased to 237 from the 2003 total of 250 and the five-year average of 267. Crossing-related fatalities numbered 25, compared to 28 in 2003 and the five-year average of 37.

In 2004, 210 accidents involved railcars carrying or having recently carried dangerous goods, a 7% decrease from both the 2003 total and the five-year average of 225. Five of these accidents resulted in a release of product.

In 2004, rail incidents reported under TSB mandatory reporting requirements reached a 22-year low of 252, down from 295 in 2003 and from the five-year average of 317. Dangerous goods leakers not related to train accidents annually account for the largest proportion of total incidents. In 2004, dangerous goods leakers decreased to 132 from the 2003 total of 151 and from the five-year average of 173.

Figure 7: Rail Occurrences and Fatalities



One indicator of rail transportation safety in Canada is the Canadian railway main-track accident rate. Although this accident rate has increased slightly from 2.7 accidents per million main-track miles in 2003 to 2.8 in 2004, there has been a notable decrease over the past 10 years. The trend line also indicates a clear downward direction.

Figure 8: Canadian Railway Main-Track Accident Rates



2.7.2 Investigations

Fourteen new rail investigations were started in 2004-2005 and 25 investigations were completed. This represents a significant increase in the number of investigations completed compared to the previous year. The increase is directly linked to the allocation of incremental resources to help address the backlog of work in progress. The average duration of completed investigations dropped to 618 days compared to 894 the year before. This also represents a significant reduction in comparison to the past four years. The reduction is attributable to the concentrated efforts made to complete very old cases. A complete list of all rail investigations started and all rail reports released in 2004-2005 is available on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

Table 13: Rail Productivity					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Investigations started	20	12	18	14	14
Investigations completed	10	16	22	15	25
Average duration of completed investigations (number of days)	843	708	755	894	618
Recommendations	8	4	5	4	3
Safety advisories	4	7	6	7	6
Safety information letters	2	8	9	11	10
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

2.7.3 Link to Resources Utilized

Table 14 provides a picture of the net cost to Canadians of rail investigations. The average cost per investigation completed has dropped considerably compared to the previous year, due primarily to the higher output produced with only a marginal increase in resources. The number of investigations started per investigator has remained relatively stable, whereas the number of investigations completed per investigator has increased significantly compared to 2003-2004.

Table 14: Rail Resources				
	2003-2004		2004-2005	
	FTE	\$000	FTE	\$000
Actual costs – Rail Branch	21	2,402	22	2,595
Internal professional and communication services costs	16	1,719	16	1,823
Corporate Services costs	10	1,105	11	1,147
Contributions to employee benefit plans		643		701
Services received without charge		568		652
Net cost of Rail investigations	47	6,437	49	6,918
Indicators	2003-2004		2004-2005	
Number of Rail investigators	18		19	
Average net cost per investigation completed	\$429,133		\$276,720	
Investigations started per investigator	0.78		0.74	
Investigations completed per investigator	0.83		1.32	

2.7.4 Safety Actions Taken

The TSB issued three rail safety recommendations in 2004-2005. In all three cases, satisfactory intent or fully satisfactory responses have already been received from stakeholders (see section 2.7.4.1 for details).

The TSB has also completed an assessment of responses to rail recommendations issued in 2003-2004. The results of these assessments are contained in Appendix A.

2.7.4.1 Rail Recommendations Issued in 2004-2005

Napodogan Subdivision, New Brunswick – 6 October 2001 Crossing Accident – Canadian National			Report No. R01M0061
Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
R04-01 Transport Canada encourage the railway companies to implement technologies and/or methods of train control to assure that in-train forces generated during emergency braking are consistent with safe train operation.	Transport Canada accepted the Board's recommendation. TC encouraged the railways to implement new technologies that contribute to safer train operations	Fully satisfactory	The railway industry is equipping fleets of locomotives and tail-end devices with the new technology

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
R04-02 The Department of Transport, in consultation with the provinces and the trucking industry, review and update, as necessary, educational and training material for drivers with respect to the risks associated with a heavy vehicle negotiating a public passive railway crossing.	Transport Canada agrees with the Board and raised the need to review this material with the Canadian Council of Motor Transport Administrators Standing Committee on Drivers and Vehicles. Reaction from the provinces has not yet come to fruition.	Satisfactory intent	Transport Canada, with the Railway Association of Canada, produced and distributed safety material, including videos, instructors' guides and safety quizzes, concerning safety at crossings for truck, bus and emergency drivers.
R04-03 The Department of Transport, in consultation with other federal, provincial and municipal agencies, implement consistent training requirements that ensure emergency first responders remain competent to respond to rail accidents involving dangerous goods.	Transport Canada shares the TSB's concern for the safety of emergency responders. TC sent a letter attaching the TSB's report to provincial and territorial representatives requesting review and consideration.	Fully satisfactory	Transport Canada has made progress on the issue with the responsible change agents. TC has already started receiving positive feedback to the letter.

2.7.4.2 Other Rail Safety Actions Taken

Subsequent to the derailment of a passenger train due to a broken rail, the TSB issued Rail Safety Advisory 02/04 to the regulator and the industry. The Advisory raised a concern over the use of vintage open hearth rail on main track where passenger trains operate and dangerous goods are carried. Open hearth process has a known propensity to form transverse defects in rail because of impurity inclusions in the steel. The Goderich-Exeter Railway Company advised Transport Canada that it had removed all open hearth rail from the jointed rail portion of the Guelph Subdivision.

Canadian Pacific Railway (CPR) modified its General Operating Instructions in an effort to improve situational awareness for locomotive engineers regarding hot box detectors (HBDs). Section 5, Item 21.2 requires the engineer to set the locomotive distance measuring device as soon as the train reaches the HBD location, and for the crew to verbally confirm with one another any HBD announcements received.

CPR, jointly with Canadian National (CN), has installed a track-side acoustic detector system on CN's Yale Subdivision (directional running zone). This device, the only one its kind in Canada, is being tested to determine whether this technology can identify defective bearings on a predictive basis before they fail or overheat.

CPR has updated its computer system to provide the correct axle count information for Meyler cars in Expressway service.

CPR implemented a bearing temperature trending process on its coal loop in British Columbia. By connecting the HBDs to a central system, CPR performs trending analysis to proactively set out cars with suspect bearings. CPR is reviewing the option of extending this bearing trending process to other locations.

As a result of the potential failure to protect or repair improperly identified track geometry defects, Transport Canada issued a Notice pursuant to section 31 of the *Railway Safety Act*. CN responded that the previously incorrectly identified defects had been protected or corrected, and that the company had initiated the following additional actions:

- All defect settings on the test car were audited to ensure compliance with *Railway Track Safety Rules* standards.
- A daily procedure was developed and implemented that requires test car operators to review and validate defect parameter settings and track class before testing operations.
- Since the derailment, two additional test car runs were scheduled over the Bala Subdivision. All defects identified during these tests were properly protected and corrected.
- Two additional inspections using contracted track geometry vehicles with gauge restraint technology were scheduled on the Bala Subdivision.

A derailment occurred (TSB report No. R03Q0022) when the car body on the E platform of loaded container car CN 677048 collapsed onto the main track due to fatigue at a high-stress location where a missing weld had gone undetected during inspection and repair practices. The TSB sent Rail Safety Advisory 03/03, *Inspection of CN 677 series Doublestack Intermodal Rail Cars*, to Transport Canada. CN issued instructions to all its field inspection forces to visually inspect all cars in the CN 677 series.

Subsequent to a derailment (TSB report No. R03D0042) of a freight train proceeding at 26 mph in a 10 mph zone, the St. Lawrence & Atlantic Railroad reduced train speeds to 10 mph in all urban areas it serves. The frequency of ongoing inspections by the internal rail defect detection cars and of track geometry testing has been increased to twice annually. Transport Canada conducted an audit of methods and evaluated the track condition in the

Sherbrooke Subdivision. TC also conducted train speed checks using radar in areas where speed limits are in effect.

Subsequent to TSB Occurrence No. R03T0080, CPR modified the software on all wayside detectors such that, while passing the detector, the alarm tone is immediately followed by a radio announcement identifying the nature of the defect (e.g. dragging equipment, hot box or hot wheel). CPR's General Operating Instructions involving train inspections and hot box detectors have been revised.

CPR completed a tie replacement program on the Belleville Subdivision.

2.8 Air Sector

2.8.1 Annual Statistics

Canadian-registered aircraft, other than ultralights, were involved in 252 reported accidents in 2004, a 15% decrease from the 2003 figure of 295 and a 17% decrease from the 1999-2003 average of 305. The estimate of 2004 flying activity is 3,809,000 hours, yielding an accident rate of 6.6 accidents per 100,000 flying hours, down from the 2003 rate of 7.8 and the five-year rate of 7.9.

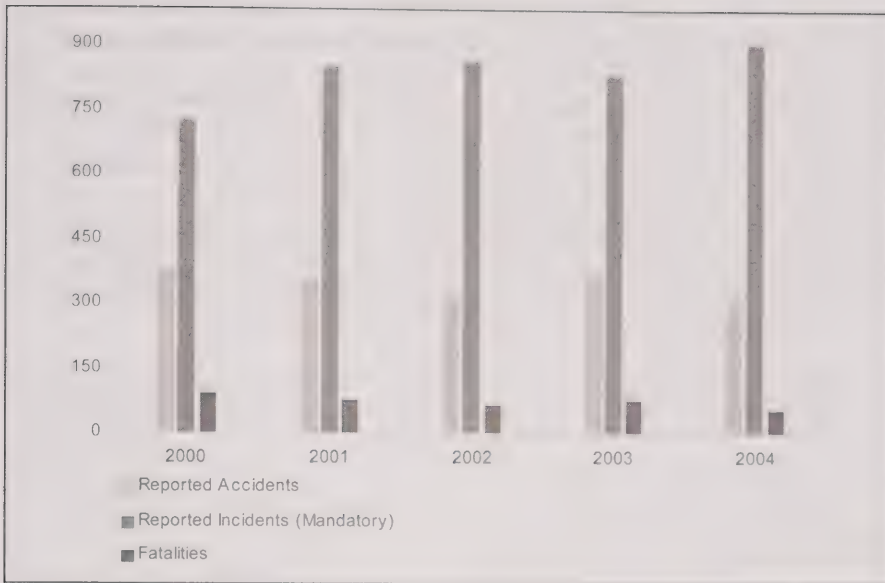
Canadian-registered aircraft, other than ultralights, were involved in 24 fatal occurrences with 37 fatalities in 2004, fewer than the five-year average of 33 fatal occurrences with 60 fatalities. More than half of the fatal occurrences involved privately operated aircraft, and 4 of the remaining 9 fatal occurrences involved helicopters.

The number of accidents involving ultralights decreased to 36 in 2004 from 46 in 2003, and the number of fatal accidents decreased slightly to 6 in 2004 from 7 in 2003.

The number of foreign-registered aircraft involved in accidents in Canada decreased to 20 in 2004 from 30 in 2003. Fatal accidents also decreased to 3 with 10 fatalities in 2004 from 6 with 8 fatalities in 2003.

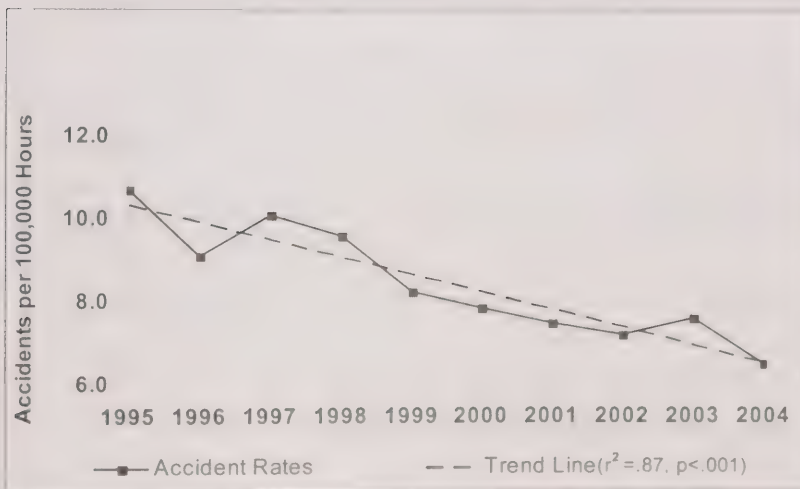
In 2004, a total of 907 incidents were reported in accordance with TSB mandatory reporting requirements. This represents a 9% increase from the 2003 total of 834 and a 14% increase from the 1999-2003 average of 795.

Figure 9: Air Occurrences and Fatalities



One indicator of air transportation safety in Canada is the accident rate for Canadian-registered aircraft. This rate has decreased from 7.5 accidents per 100,000 hours in 2003 to 6.5 in 2004. A similar decrease is also observed compared to the five-year average. The overall general trend line also indicates a clear downward direction over the past 10 years.

Figure 10: Canadian-Registered Aircraft Accident Rates



2.8.2 Investigations

A total of 44 new air investigations were started in 2004-2005 and 67 investigations were completed. This represents a significant increase in the number of investigations completed compared to the previous year, and an all-time low with respect to new investigations started. The increase in investigations completed is directly linked to the allocation of incremental resources to help address the backlog of work in progress. The average duration of completed investigations has increased to 524 days, compared to 485 the year before. This is attributable to the concentrated efforts made to complete older cases. A complete list of all air investigations started and all air reports released in 2004-2005 is available on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

Table 15: Air Productivity

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Investigations started	69	65	56	47	44
Investigations completed	49	74	70	40	67
Average duration of completed investigations (number of days)	522	505	494	485	524
Recommendations	12	7	17	0	4
Safety advisories	11	14	13	9	9
Safety information letters	9	8	6	8	6
Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.					

This year, the TSB undertook a major investigation into the crash of an MK Airlines Boeing 747-244BC during takeoff from Runway 24 at Halifax, Nova Scotia. Considerable resources were required for this investigation, and the TSB sought incremental funding from Parliament through Supplementary Estimates. To date, more than \$700,000 has been spent on this investigation. The initial phase of the investigation raised a concern about the accuracy of published runway slope information. The aerodrome information for Halifax was reviewed as part of the accident investigation, and it was discovered that the slope information for Runway 24 published in Canadian flight information publications is incorrect. Transport Canada subsequently issued a Notice of Proposed Amendment to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council to strengthen and streamline the aerodrome data verification process as a result of advice contained in TSB Safety Advisory A040059.

2.8.3 Link to Resources Utilized

Table 16 provides a picture of the net cost to Canadians of air investigations. The average cost per investigation completed has dropped considerably compared to the previous year, due primarily to the higher output produced with virtually the same resource level. The number of investigations started per investigator has also dropped slightly, whereas the number of investigations completed per investigator has increased significantly compared to 2003-2004.

Table 16: Air Resources				
	2003-2004		2004-2005	
	FTE	\$000	FTE	\$000
Actual costs – Air Branch	57	7,612	59	7,567
Internal professional and communication services costs	45	5,448	42	5,316
Corporate Services costs	27	3,501	30	3,345
Contributions to employee benefit plans		2,037		2,043
Services received without charge		1,801		1,902
Net cost of Air investigations	129	20,399	131	20,173
Indicators	2003-2004		2004-2005	
Number of Air investigators	53		54	
Average net cost per investigation completed	\$509,975		\$301,090	
Investigations started per investigator	0.89		0.81	
Investigations completed per investigator	0.75		1.24	

2.8.4 Safety Actions Taken

Four new air safety recommendations were issued in 2004-2005. To date, safety actions have been undertaken on two of these recommendations and responses are pending on the other two.

2.8.4.1 Air Recommendations Issued in 2004-2005

Pelee Island, Ontario – 17 January 2004 Collision with Terrain, Georgian Express		Occurrence No. A04H0001	
Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
A04-01 The Department of Transport require that actual passenger weights be used for aircraft involved in commercial or air taxi operations with a capacity of nine passengers or fewer.	Transport Canada's response stated that current regulations make it clear that air operators are to ensure that their aircraft are flown within the limits of the weight and balance envelope and that the standards provide options that may be used but do not override the regulatory requirement to remain within the weight limits of the aircraft. TC continues to review the standards with a view to improving the direction provided. One option that is under consideration is the use of actual weights for all operations conducted under subpart 3 (Air Taxi Operations) of Part VII (Commercial Air Services) in the <i>Canadian Air Regulations</i> . Once TC's review, including a risk assessment, is complete, a Notice of Proposed Amendments (if required) will be developed and submitted to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council for consultation.	Satisfactory intent	None
A04-02 The Department of Transport re-evaluate the standard weights for passengers and carry-on baggage and adjust them for all aircraft to reflect the current realities.	TC re-evaluated the standard weights for passengers and carry-on baggage and adjusted them for all aircraft to reflect the current realities. <i>A Commercial & Business Aviation Advisory Circular (CBAAC 0235) and Policy Letter</i> were issued in October 2004, and the <i>Aeronautical Information Publication (A.I.P. Canada)</i> published weights were amended on 20 January 2005. Operators whose approved weight and balance control program is based on the A.I.P. Canada weights will need to amend their programs to reflect these new weights.	Fully satisfactory	<i>A Commercial & Business Aviation Advisory Circular (CBAAC 0235) and Policy Letter</i> were issued in October, and the A.I.P. Canada published weights were amended on 20 January 2005.
Timmins, Ontario 40 nm W – 20 October 2002 Engine Power Loss in Flight – Cathay Pacific Airways Airbus A340-300		Report No. A02P0261	
Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
A04-03 The Direction Générale de l'Aviation Civile and the Federal Aviation Administration issue airworthiness directives to require the implementation of all CFM56-5 series jet engine service bulletins whose purpose is to incorporate software updates designed to ensure that, in the event of a permanent magnet alternator failure, the electronic control unit will revert to aircraft power.	In a letter received on 2 March 2005, the Federal Aviation Administration (FAA) acknowledges receipt of the recommendation and advises that it has been forwarded to the appropriate office for staffing. The letter advises that the TSB will be informed of the resolution of the TSB recommendation. The Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) has not yet responded.	Pending	

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
A04-04 The Department of Transport ensure the continued airworthiness of Canadian-registered aircraft fitted with the CFM56-5 series engine by developing an appropriate safety assurance strategy to make certain that, in the event of a permanent magnet alternator failure, the electronic control unit will revert to aircraft power.	Transport Canada's response stated that it confirmed, through communication with the Canadian aviation industry, that all Canadian aircraft presently affected by CFM Service Bulletin 73-0126 will have their electronic control unit software upgraded to version C.3.J by March 2005; therefore, Transport Canada is not planning on taking any further action	Pending	

2.8.4.2 Other Air Safety Actions Taken

Calgary Airport Authority has responded to Safety Information Letter A040061-1 by requesting that NAV CANADA file a Notice to Airmen outlining revised Landing Distances Available for Land and Hold Short Operations. The *Canada Flight Supplement* and the *Canada Air Pilot* documents will follow at the next amendment cycle.

Transport Canada published an article in their *Aviation Safety Letter*, Issue 1/2005, highlighting the details of an occurrence reported to them concerning the throttle arrangement of Beech 90s.

Transport Canada included an article in the *Aviation Safety Maintainer* on the topic of scheduled lubrication intervals after being advised by the TSB of an occurrence involving a Beech 1900D.

Transport Canada took action to advise the Type Certificate Holder for the Piper PA-18-150 that certain weight and balance information available to Piper PA-18 owners and operators in Canada may be in error.

Transport Canada issued a Notice of Proposed Amendment to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council to strengthen and streamline the aerodrome data verification process as a result of advice from the TSB in Safety Advisory A040059 concerning information discovered during the investigation into the MK 747 accident in Halifax.

Air Canada initiated an internal awareness campaign concerning visual approach guidance and published a description of the TSB investigation into an approach to the wrong airport. Enhancements were made to the Flight Operations Manual with respect to visual approach guidance.

The RCMP Air Services made arrangements for all pilots who did not have a current proficiency check ride to have one done. The operations manual has been amended to reflect a requirement for their helicopter pilots to have a proficiency check ride every two years and a route check on alternate years.

The Transport Canada Civil Aviation Medicine Branch has initiated a project with the TSB to re-examine accidents involving known or suspected cardiac incapacitation during the past 10 years. Following this review, more frequent or extensive testing may be proposed.

Robinson Helicopter Company issued an updated service bulletin (SB-78A) that included background information regarding a recent accident and the risk of excessive teetering of the main rotor, should the brackets fail. That service bulletin requested that owners, operators and service centres determine if SB-78A was complied with and, if not, to proceed with the instructions for SB-78A. The U.S. Federal Aviation Administration plans to issue a Notice of Proposed Rulemaking Airworthiness Directive to mandate the installation of the manufacturer's higher-strength teeter stop brackets.

NAV CANADA increased the ability of Calgary Tower and Edmonton Flight Information Centre personnel to search computer records for positive information on aircraft arrival and departure, with options for search by registration or time frame. In addition, the Edmonton Area Control Centre shift managers and the Edmonton air traffic operations specialist now have access to the same computer records for search capabilities. A similar system is being beta-tested in two centres and will be considered for national deployment.

As a result of a loss of separation occurrence, NAV CANADA has added one controller on the day shift to avoid the situation in which one controller works more than one data board. Toronto Area Control Centre and Cleveland Air Route Traffic Control Center held discussions that resulted in the staffing of additional full-time day and evening data controllers in both units to manually pass hand-off data.

As a result of a water bombing occurrence, and commencing with its 2004 annual pilot training course, Air Spray Ltd. has placed additional emphasis on human factors and emergency manoeuvring in mountainous areas. Particular attention has been given to the deceptive nature of mountainous terrain at high sun angles, and the deceptive illusionary nature of mountain flying continues to be stressed in its training programs.

Following a low fuel situation over the Pacific Ocean, Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. has purchased up-to-date North American data cards from Garmin for all Apollo 820 GPSs installed in its Convair 580 aircraft.

Following a collision with terrain occurrence, Transport Canada produced a Service Difficulty Alert (AL-2003-07, dated 2003-07-17) indicating that the installation procedures for the horizontal stabilizer actuator in the King Air maintenance manual are being reassessed.

As a result of an in-flight fire and precautionary landing, Boeing has undertaken a program to redesign the window terminal block to eliminate the screw connection. All Boeing 747, 757, 767 and 777 windows delivered thereafter, either on new aircraft or as spares, will have the new terminals installed. The intent is to eliminate concerns with arcing at the window power terminals.

2.9 Responding to Resource Pressures

In 2002-2003, the TSB received Parliamentary approval for short-term funding to respond to specific resource pressures. This funding was intended to reduce the backlog of investigations in progress, renew information management and replace rusted-out capital assets. It was provided over a period of approximately 27 months, starting in late 2002-2003 and ending on March 31, 2005. In seeking approval for these funds, the TSB committed to achieving specific results (see Table 17). The remaining pages in this section provide a summary of results achieved against each commitment and serve to close the accountability loop back to Parliament for the incremental funding it provided.

Table 17: Resource Pressure Commitments			
Commitments		Results Achieved	
Improving the quality and timeliness of TSB products			
Total Authorities	\$3.4 million and 26 FTE	Actual	\$2.5 million and 17 FTE
Reduce the number of investigations in progress to fewer than 100		Successfully met	
Improve the average time in process by 10% (or approximately 60 days)		Not yet fully met	
Significantly reduce the backlog of unpublished class 3 reports		Successfully met	
Free up experienced staff to work on initiatives to improve future performance and balance activities with available resources		Successfully met	

Table 17: Resource Pressure Commitments			
Commitments		Results Achieved	
Renewing the management of information			
Total Authorities	\$1.1 million and 2 FTE	Actual	\$1.4 million and 6 FTE ¹
Develop and implement employee information management training and awareness tools		Successfully met	
Upgrade the records management system and improve the filing system		Not yet fully met	
Develop new architecture and an integrated suite of next-generation systems to support business needs		Not yet fully met	
Replacing capital assets			
Total Authorities	\$1.0 million	Actual	\$1.0 million
Replace a specific list of assets and implement a multi-year capital asset replacement plan		Exceeded	
¹ The TSB has invested an additional \$0.3 million from its own base budget to increase the total authorities received for this initiative.			

2.9.1 Improving the Quality and Timeliness of TSB Products

The TSB obtained approval for temporary incremental resources to reduce the number of investigations in progress to fewer than 100 and to improve the mean time in process by 10% (or approximately 60 days) by the end of fiscal year 2004-2005. As part of a broader human resources strategy, staff hired with these incremental resources were viewed as potential replacements for staff expected to depart over the next few years. These incremental resources also permitted current, more experienced staff to contribute to a full range of longer-term initiatives to improve performance in the future, including training, quality assurance, and development of modern tools and procedures to aid investigative staff. These incremental resources were allocated to appropriate managers, and a management-level steering committee was established to provide governance for this activity. Mechanisms were put in place to track new investigations and measure results of improvements in processes. This enabled management to ensure that process improvements were having the desired effects on results.

The number of investigations in progress was reduced from 158 in January 2003 to 99 in March 2005. This was achieved through improvements in business processes, improved investigator training, and the judicious decision-making of managers on the initiation of new investigations. Overall, the number of new investigations started since 2003-2004 was reduced as planned in previous Reports on Plans and Priorities. Balance was achieved between the number of

new investigations started and the number of investigations completed during the year. Efforts are now being made in operational planning to maintain this balanced level of activity.

The average time to complete investigations currently stands at 619 days, a level comparable to that of January 2003. The TSB has not yet succeeded in reducing the average time by 10%, as per its commitment, primarily due to a conscious decision to focus on investigations that are more than two years old. Significant progress has been achieved in this regard, and the backlog of older cases was reduced from 16 to 6. However, this success also meant that the average completion time temporarily increased. With the backlog of old cases significantly reduced, it is now expected that the average time in process will drop significantly in future years.

For the past number of years, the TSB had limited the distribution of its investigation reports to a small targeted audience of key stakeholders directly affected by the investigation findings. Most reports were therefore not published for broad public access, seriously limiting the communication of safety messages. At the beginning of 2003-2004, the TSB had a backlog of 192 unpublished reports for the period of 2000 to 2003. As of April 2005, the number of unpublished reports was reduced to 40, of which only 3 dated back more than one year. This is a significant accomplishment, especially given that 115 new investigation reports were completed in 2004-2005. A total of 340 reports were translated, edited, formatted and published on the TSB website over the past two years. Plans are now in place to ensure that all future investigation reports are published on the website shortly after their completion.

While addressing the workload backlog, the TSB has also allocated investigation and management resources to lay the foundation for performance improvements over the longer term. The following are examples of investment activities aimed at sustained future performance improvement:

- Training programs have been developed and delivered in three areas: "Investigation Report Writing," "Responding to Comments by Designated Reviewers," and "Safety Communications."
- Rail and marine investigation branches have conducted investigators workshops to improve work practices and processes.
- Marine and air investigation branches have conducted managers workshops to strengthen investigation management processes.
- Experienced investigators and managers have been working on the information management improvement project team (see section 2.9.2 for details).

2.9.2 Renewing the Management of Information

The TSB undertook several information management (IM) improvement activities aimed at initiating cultural change and awareness that "good IM makes good business sense." In addition to developing new policy and guidelines, the TSB designed and provided a half-day IM training session to all staff across the country. These sessions were aimed at raising awareness of both government-wide requirements and TSB-specific practices associated with records management and Access to Information and Privacy requirements. Similar sessions are now offered to new TSB employees on an ongoing basis.

New function-based corporate file plans have been developed for both the investigation activities and the corporate services activities. These new file plans will be implemented over the coming year. This will ensure that corporate memory is managed effectively and that the organization is well positioned for transition to an electronic records management environment.

The multi-year Transportation Investigation Information Management System (TIIMS) project was launched to modernize and improve information management products, services and productivity tools available to TSB staff and managers. In 2003-2004, various business models, an enterprise architectural blueprint and a prototype of a team-oriented investigation management environment were developed using the Government of Canada Strategic Reference Model as a foundation. Additional achievements included the development of a risk management strategy, cost-benefit analysis, return on investment study and detailed project plan, as well as the creation of a detailed project charter document.

In 2004-2005, three key modules of the new system were designed and developed: the investigation document filing and scanning module, the safety analysis workbench module, and the workload management workbench module. Work was also started on the development of the report production workbench module. Although good progress was made over the past two years, some delays were encountered and work did not progress as rapidly as originally expected. The delays were primarily due to conflicts with other operational priorities and to the complexity of the tasks to be completed. Work plans were therefore revised and adjusted to reflect a more realistic timeline.

A significant amount of work remains to be done before TIIMS can be considered completed and successful. However, work has progressed to the stage where a number of modules are now in pilot testing and their implementation is expected before the end of 2005-2006. The TSB management team is therefore optimistic that the project will succeed in delivering the expected benefits.

2.9.3 Replacing Capital Assets

The TSB was facing a significant capital asset "rust-out" as investments in this area were significantly reduced over the past 10 years to cope with budget cuts and other resource pressures. A list of specific assets requiring urgent replacement was compiled and submitted to the Treasury Board Secretariat. Funding was approved to replace these assets. All assets identified have been replaced, including an electron scanning microscope valued at approximately half a million dollars. These replacements were done at an overall lower cost than originally estimated. The remaining funds were therefore used to replace additional assets also due for replacement in the near term. Since 2003-2004, the TSB has developed annual capital asset replacement plans and is currently finalizing the implementation of a multi-year capital asset replacement process.

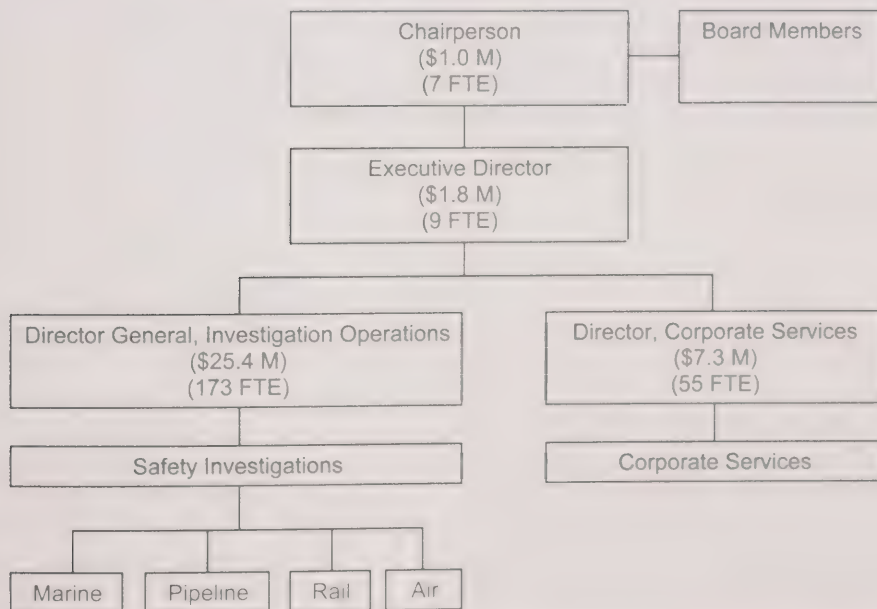
Section 3: Supplementary Information

3.1 Organizational Structure

In 2004-2005, the TSB developed and received Treasury Board approval for its new Program Activity Architecture. This Architecture identifies two program activities: safety investigations and corporate services. The TSB subsequently implemented an internal reorganization in order to fully align its organizational structure with the Program Activity Architecture. The new organizational structure provides for clear responsibility and accountability for each program activity and for each key service area within the safety investigations program activity. Along with this reorganization, the TSB also implemented a new internal governance structure that strengthens decision making, devolves accountabilities and authorities, and accommodates input from middle management into key priority-setting processes.

The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. The Chairperson, assisted by the Executive Director and the Director General, Investigation Operations, is responsible and accountable for all activities associated with the safety investigations program activity. The Director, Corporate Services, is responsible and accountable for the corporate services program activity in support of departmental operations.

Figure 11: Program Activity Accountability Structure



The Chairperson and Executive Director contribute to the advancement of transportation safety through the provision of leadership and vision, as well as the strategic management of all activities of the TSB. They also contribute by establishing strategic alliances with key stakeholders, client groups and change agents, and by communicating key safety messages through stakeholder outreach activities. Reporting to the Executive Director, the Communications Division ensures that communications are integrated into all phases of program planning, development, implementation and management.

Members of the Board contribute to the advancement of transportation safety through the review, approval and public communication of occurrence reports and safety recommendations. The Board also contributes to the communication of key safety messages through stakeholder outreach activities.

The Investigation Operations Directorate contributes to the advancement of transportation safety through the investigation of occurrences. It does so by assessing all occurrences and investigating those with the greatest potential for reduction of risks. The Directorate focusses on the collection and analysis of information, the drafting of reports and recommendations, the tracking and assessment of safety actions taken, data and trend analysis, as well as ongoing communication with the transportation safety community. The Directorate maintains a highly qualified staff of investigators who are experts in aviation, marine, rail or pipeline operations, engineering and other specialists, and investigation support staff.

The Corporate Services Branch contributes to the advancement of transportation safety through the provision of sound corporate planning, and of financial, human resources, information management, information technology, administrative and materiel management services. The Branch also contributes by promoting modern management practices and ensuring that the TSB complies with all Government policies and directives.

3.2 Financial Performance

The TSB started the year with authorities of \$30.1 million. Supplementary Estimates in the amount of \$1.9 million were then approved for the carry-forward of the previous year's lapse and two specific projects. Transfers in the amount of \$0.5 million were received from Treasury Board votes for collective bargaining adjustments, thereby increasing total authorities to \$32.5 million. Treasury Board adjusted downward the TSB authorities for contributions to employee benefit plans in order to better reflect forecasted costs. Re-spendable revenues provided an additional \$0.2 million increase, thereby bringing total authorities to a final amount of \$32.2 million. In 2004-2005, the TSB spent almost all of its authorities, lapsing only \$12,000 from its operating budget. Complete audited financial statements are enclosed in Appendix C.

Financial Table 1: Voted and Statutory Items

This table explains the way Parliament voted resources to the TSB and basically replicates the summary table listed in the Main Estimates.

(\$ thousands)		2004-2005			
Vote	Vote Wording	Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board				
20	Operating expenditures	26,017	26,339	28,425	28,413
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,038	4,038	3,600	3,600
(S)	Re-spendable revenues			186	186
	Total Department	30,055	30,377	32,211	32,199
Note: Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.					

Financial Table 2: Detailed Breakdown of 2004-2005 Total Authorities

This table provides a detailed breakdown of the changes to the total authorities during the course of the year.

Authorities	Amount (\$ thousands)
Main Estimates	30,055
Supplementary Estimates A - Carry-forward of previous year's lapse	1,115
Supplementary Estimates B - MK Airlines investigation - Management of Government Information	642 140
Transfers from Treasury Board - Vote 15 – collective bargaining - Vote 5 – collective bargaining	381 130
Re-Spendable Revenues - Proceeds from disposal of surplus Crown assets - Revenues as per section 29.1 of <i>Financial Administration Act</i>	34 152
Year-end adjustment to employee benefit plans	-438
Total Authorities	32,211

Financial Table 3: Comparison of Planned to Actual Spending

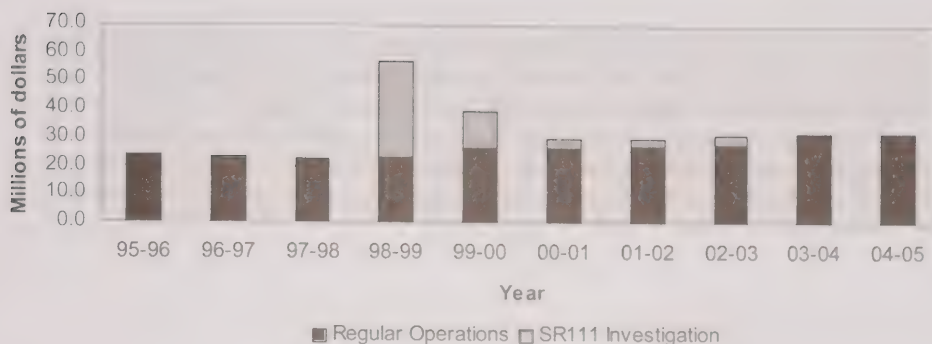
This table provides a comparison of the Main Estimates, planned spending, total authorities, and actual spending for the most recently completed fiscal year, as well as historical figures for actual spending by the TSB.

(\$ thousands)	2002-2003 Actual	2003-2004 Actual	2004-2005			
			Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Safety investigations	24,648	25,284	23,523	23,845	25,569	25,562
Corporate services	6,628	6,773	6,532	6,532	6,642	6,637
Total	31,276	32,057	30,055	30,377	32,211	32,199
Plus: Cost of services received without charge	3,008	3,105	3,347	3,347	3,351	3,351
Net Cost of Department	34,284	35,162	33,402	33,724	35,562	35,550
Full-Time Equivalents	214	227	250	250	250	244

Total authorities and actual expenditures for 2004-2005 are higher than planned spending due to incremental costs for new collective agreements signed during the year, the carry-forward of the previous year's lapse and the receipt of special funding for the MK Airlines investigation and the special project on the Management of Government Information.

Over the past 10 years, TSB spending has increased progressively each year primarily due to increases in employee salaries and to the execution of special projects for which short-term funding was received (see Figure 12 below). During the period of 1998-1999 to 2002-2003, significant costs were incurred for the Swissair Flight 111 (SR111) investigation, totalling approximately \$57 million. In 1998-1999 and 1999-2000, SR111 investigation costs were \$34.0 million and \$13.4 million respectively. In 2000-2001, 2001-2002 and 2002-2003, SR111 investigation costs averaged approximately \$3.3 million per year. Financial results for the period of 2002-2003 to 2004-2005 also include spending related to the short-term funding received from Parliament to address specific resource pressures. These expenditures total \$0.2 million, \$2.4 million and \$2.1 million respectively. Total planned spending for 2005-2006 and future years is estimated at approximately \$28 million, representing a net reduction of about \$2 million in the annual budget.

Figure 12: TSB Historical Spending



Financial Table 4: Net Cost of Department

This table shows the net cost of the TSB. It begins with the actual spending and adds services received without charge to arrive at the net cost of the department to Canadians.

(\$ thousands)	2004-2005
Total actual spending	32 199
<i>Plus: Services received without charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1 800
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	1 502
Workers' compensation coverage provided by Human Resources and Skills Development Canada	18
Audit services provided by the Office of the Auditor General	31
	<hr/> 4 351
2004-2005 Net Cost of Department	35,550

Although the net cost of the department has increased somewhat over the past number of years, the total expenditures of the TSB represent an approximate cost of \$1.10 per Canadian citizen. For this amount, Canada maintains the capability to investigate major failures in four different modes of the national transportation system.

3.3 Response to Parliamentary Committees, Audits and Evaluations

During the reporting period, there were no Parliamentary Committee recommendations addressed specifically to the TSB. The Auditor General conducted an audit of the TSB financial statements and issued an unqualified opinion. A copy of the Auditor General's Audit Report is enclosed in Appendix C. There were no other external audits or evaluations of the TSB in 2004-2005.

In 2004-2005, the TSB completed two internal audits. The first audit, completed in April 2004, focussed on internal communications within the TSB. The second audit, completed in March 2005, focussed on TSB contracting and procurement practices. Both audit reports and the relevant management responses are posted on the TSB website at

www.tsb.gc.ca/en/common/disclosure/audit/2004_2005/index.asp.

3.4 Human Resources Modernization

In 2003-2004, the TSB completed the development of competency profiles and learning standards for all its occupational groups. A new automated tool was also acquired and implemented to facilitate the task of developing individual learning plans for all employees. To date, this new tool has not been fully utilized, as managers and employees continue to resort to their traditional ways to plan and manage learning and development activities. Renewed efforts will be required to effect changes. In 2004-2005, the TSB invested approximately \$1.1 million, or 3.8% of its total operating costs, in employee training and education. In future years, the TSB expects to maintain its high level of investment in employee learning but will ensure that these investments are better targeted through the use of the new tool available to employees and managers.

The approval by Parliament of the *Public Service Modernization Act* has an impact on all federal institutions, including the TSB. This new legislation, aimed at modernizing the management of human resources in the Public Service, is being implemented over a two-year period. The TSB reviewed the potential implications of the legislation and ensured that resources were set aside in its 2004-2005 and 2005-2006 budgets to facilitate the implementation of the required changes.

In 2004-2005, a labour-management consultation framework was developed and implemented. Four departmental labour relations policies were reviewed and updated to reflect the requirements of the new legislation. A new informal conflict management system was also implemented. Work was initiated on the development of a staffing framework whereby delegation could be provided to managers throughout the organization, and on the training of managers on values-based staffing. Work was also started on the development of a revised performance management and evaluation system. TSB representatives have also participated in a number of interdepartmental working groups led by the

Public Service Human Resources Management Agency of Canada to develop policies, guidelines and tools for departments and agencies.

Overall, good progress has been made toward the modernization of human resources management. All requirements of the *Public Service Modernization Act* have been met as per the implementation schedule provided by the Public Service Human Resources Management Agency of Canada. New tools and modern policies are being made available to managers and employees. However, significant efforts will be required to complete the work and implement changes in order to fully modernize human resources management within the TSB.

3.5 Other Information and Contacts

The TSB reports publicly on all its investigations. Most investigation reports published since 1995 are available on the TSB website. The TSB also publishes periodic statistical reports for each of the four transportation modes, which are also available on the site. Finally, the TSB publishes an annual report to Parliament and a periodic safety magazine entitled *Reflexions*, which are available in printed form upon request and on the TSB website.

Previous years' Reports on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports and miscellaneous additional information are also available on the TSB website (www.tsb.gc.ca).

For further information, please contact us:

Communications Division
Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

E-mail: communications@tsb.gc.ca
Telephone: (819) 994-3741
Fax: (819) 997-2239

Appendices

A: Assessment of Responses to Recommendations Issued in 2003-2004

B: Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

C: Audited Financial Statements

Appendix A

Assessment of Responses to Recommendations Issued in 2003-2004

Marine Recommendations

Allanburg, Ontario – 11 August 2001
Fire on Board at Bridge 11 – Bulk Carrier *Windoc*

Report No. M01C0054

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M02-04 The Department of Transport ensure that overall preparedness is appropriate for responding to vessel-related emergencies within the Seaway.	The Board is waiting for further follow-up information from Transport Canada (TC) concerning the response.	Pending	To be reported next fiscal year

Bruce Mines Wharf, Georgian Bay, Ontario – 1 June 2000
Structural Failure – Bulk Carrier *Algowood*

Report No. M00C0026

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M03-01 The Department of Transport require that masters on all Canadian bulk carriers of 150 m in length and over have continuous access to on-board or company shore-based hull stress monitoring systems to help ensure that maximum allowable hull girder stresses are not exceeded.	TC is in the process of developing new Cargo Regulations that are intended to address operational requirements including cargo/ballasting loading and distribution for bulk carrier vessels operating both domestically and internationally. TC intends to introduce provisions requiring that, prior to loading a bulk carrier, the master be in possession of comprehensive information on the vessel's stability and on the distribution of cargo for the standard loading conditions.	Satisfactory intent	TC indicated that further consultations with the industry have to be undertaken. Although draft new Cargo Regulations do not specifically require masters to have continuous access to a monitoring system, TC anticipates that the proposed requirements for more careful tracking of loading operations will lead to the need for fitting of loading instruments.

Off Havre-Saint-Pierre, Quebec – 29 September 2001
Major Water Ingress – Scallop Dragger *Alex B.1*

Report No. M01L0112

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M03-02 Transport Canada, in coordination with Fisheries and Oceans Canada, fisher associations and training institutions, develop a national strategy for establishing, maintaining and promoting a safety culture within the fishing industry.	TC indicated that it has consulted with the Department of Fisheries and Oceans (DFO), Canadian Coast Guard (CCG), the Canadian Council of Professional Fish Harvesters (CCPFH) and training institutes with regard to information or programs involving a safety culture. An update of several initiatives underway by others to address safety was provided.	Satisfactory in part	The results of a study by the CCPFH, which included a profile of accidents at sea and proposed strategies for their prevention, are expected by the end of May 2005. DFO is considering linking issuance of licences to vessel inspections

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M03-03 The Department of Transport, the Department of Fisheries and Oceans, and Canadian pilotage authorities, in consultation with marine interests, develop, implement and exercise contingency plans to ensure that risks associated with navigation-related emergencies are adequately addressed.	TC agrees with the recommendation. TC and DFO/CCG indicated that measures are being taken in the Laurentian Region to identify improvements relating to alerting of the various players and that exercises are being proposed for testing the coordination and management of responses to navigation-related incidents. The Laurentian Pilotage Authority, which will be invited by TC and DFO/CCG to participate, has indicated its intention to participate.	Satisfactory in part	The "lessons learned" as a result of the measures being undertaken in DFO/CCG Laurentian Region will be shared with other regions for their use as required.

Pitt River Highway Bridge, British Columbia – 18 December 2000
Striking of a Bridge – Tugboat *Miller Richmond* and Barges *Miller 201* and *Miller 206*

Report No. M00W0303

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M03-04 The Fraser River Port Authority and the provincial Ministry of Transportation, in collaboration with the bridge tenders and vessel operators, review and, if necessary, amend their current policies, practices and procedures, and ensure implementation so that the safety of vessels, bridges and bridge traffic is not compromised.	A joint committee is to be established to review and amend, as necessary, and ensure implementation of current policies, practices and procedures related to bridge and marine traffic and bridge operations.	Satisfactory intent	A subcommittee of the Fraser River Port Authority Bridge Work Group was established to examine vessel/bridge operations. The Port Authority will also draft bridge procedures for the subcommittee's consideration.

Off Entrance to Fraser River, British Columbia – 13 August 2002
Capsizing and Loss of Life – Small Fishing Vessel *Cap Rouge II*

Report No. M02W0147

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M03-05 The Department of Transport require all new inspected small fishing vessels of closed construction to submit stability data for approval.	TC indicated that it is considering targeting, for the purposes of a stability assessment, fishing vessels that are considered to be at risk regarding their stability. Any new requirements to address fishing vessel stability concerns must follow the due regulatory development process and are expected to be incorporated into the new Fishing Vessel Safety Regulations, scheduled to come into force by the end of 2006.	Unsatisfactory	The intent of the recommendation was that, until such time as the new small fishing vessel safety regulations are introduced, interim measures be taken to address the safety risk. There is no indication that prior to such time as the new regulations are introduced the measures described in the recommendation will be implemented.

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
M03-06			
The Department of Transport require all existing inspected small fishing vessels currently without any approved stability data be subjected to a roll period test and a corresponding freeboard verification not later than their next scheduled quadrennial inspection.	TC indicated that it is considering targeting, for the purposes of a stability assessment, fishing vessels that are considered to be at risk regarding their stability. Any new requirements to address fishing vessel stability concerns must follow the due regulatory development process and are expected to be incorporated in the new Fishing Vessel Safety Regulations, scheduled to come into force by the end of 2006.	Unsatisfactory	The intent of the recommendation was that, until such time as the new small fishing vessel safety regulations are introduced, interim measures be taken to address the safety risk. There is no indication that prior to such time as the new regulations are introduced the measures described in the recommendation will be implemented.

M03-07

The Department of Transport, in collaboration with the fishing community, reduce unsafe practices by means of a code of best practices for small fishing vessels, including loading and stability, and that its adoption be encouraged through effective education and awareness programs.	TC outlined a number of initiatives that the Department has taken to address safety within the fishing community. TC indicated that it is discussing with the Department of Fisheries and Oceans and stakeholders more efficient means of communication between government and fish harvesters.	Unsatisfactory	There was no indication of any initiative to develop a code of best practices for small fishing vessels.
--	---	----------------	--

Rail Recommendations

**Fraser Subdivision, near McBride, British Columbia – 14 May 2003
 Timber Bridge Collapsed under a Train – Canadian National**

Report No. R03V0083

Recommendation	Response	Board Assessment of Response	Safety Action Taken
R03-04			
Canadian National verify the condition of its timber bridges and ensure their continued safety with effective inspection and maintenance programs.	Canadian National (CN) did not completely accept the Board's recommendation.	Satisfactory in part	CN has verified the condition of its timber bridges and is developing a computerized inspection and maintenance tracking system for bridges.
R03-05			
Transport Canada incorporate in its compliance reviews a comparison of railway working procedures and practices with railway inspection and maintenance records.	TC accepted the recommendation and indicated that the Safety Management System audit program is being aggressively developed.	Satisfactory intent	TC is developing an auditing practice to assess the efficacy of CN's Safety Management System for inspection and maintenance of bridges

Appendix B

Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

More information on transportation safety in Canada is available from other federal government agencies who play a role in this area. The Internet addresses for the main organizations are as follows:

Transport Canada	www.tc.gc.ca
National Energy Board	www.neb.gc.ca
Canadian Coast Guard	www.ccg-gcc.gc.ca
Canadian Transportation Agency	www.cta-otc.gc.ca
Royal Canadian Mounted Police	www.rcmp-grc.gc.ca
Human Resources and Skills Development Canada	www.hrsdc.gc.ca
National Defence	www.dnd.ca

Information on transportation safety in selected countries is available on the following Internet sites:

United States

National Transportation Safety Board	www.nts.gov
Federal Aviation Administration	www.faa.gov

Australia

Australian Transport Safety Bureau	www.atsb.gov.au
--	--

France

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation Civile ..	www.bea-fr.org
--	--

United Kingdom

Air Accidents Investigation Branch	www.aaib.dft.gov.uk
Marine Accidents Investigation Branch	www.maib.dft.gov.uk

International

International Civil Aviation Organization	www.icao.int
International Maritime Organization	www.imo.org
International Transportation Safety Association	www.itsasafety.org

Appendix C

Audited Financial Statements

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Management Responsibility for Financial Statements

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2005 and all information contained in this report rests with management of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB).

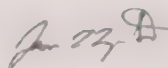
These financial statements have been prepared by management in accordance with accounting standards issued by the Treasury Board of Canada Secretariat, which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector, using management's best estimates and judgements where appropriate. These statements should be read within the context of the significant accounting policies set out in the Notes.

Management has developed and maintains books, records, internal controls and management practices designed to provide reasonable assurance that the Board's assets are safeguarded and controlled, resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act* and regulations as well as other applicable government policies and statutory requirements.

The transactions and financial statements of the CTAISB have been audited by the Auditor General of Canada, the appointed independent auditor for the Board.



Charles H. Simpson
Acting Chairman



Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
June 1, 2005



AUDITOR'S REPORT

To the Chairman of the Canadian Transportation Accident
Investigation and Safety Board
and to the President of the Queen's Privy Council for Canada

I have audited the statement of financial position of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board as at March 31, 2005 and the statements of operations and net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at March 31, 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Sylvain Ricard, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
June 1, 2005

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Financial Position
As at March 31
(in thousands of dollars)

	2005	2004
ASSETS		
Financial Assets		
Due from the CRF	\$ 2,374	\$ 2,775
Receivables and Advances (Note 4)	637	96
Total Financial Assets	3,011	2,871
Non-Financial Assets		
Prepayments	39	32
Inventories not for Re-Sale	118	115
Property and Equipment (Note 5)	4,683	4,312
Total Non-Financial Assets	4,840	4,459
Total Assets	\$ 7,851	\$ 7,330
LIABILITIES		
Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$ 2,819	\$ 2,786
Accrual for Employee Vacation and Overtime	981	960
Employee Severance Benefits	3,766	3,402
Total Liabilities	7,566	7,148
NET ASSETS	285	182
Total Liabilities and Net Assets	\$ 7,851	\$ 7,330

Contingent Liabilities and Commitments (Notes 9 and 10 respectively)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.



Charles H. Simpson
Acting Chairman



Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
June 1, 2005

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Operations and Net Assets
for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2005	2004
Revenues		
Sales of Goods and Services	\$ 156	\$ 15
Other Non-Tax Revenues	8	11
Total Revenues	164	26
Expenses		
Salaries and Wages	20,349	19,897
Employee Benefit Plans	5,437	4,982
Professional and Special Services	3,028	3,505
Transportation and Communications	2,181	2,011
Accommodation	1,800	1,745
Amortization	1,118	1,104
Utilities, Materials and Supplies	590	622
Purchased Repair and Upkeep	565	600
Information	222	304
Rentals	135	75
Construction and/or Acquisition of Machinery and Equipment	109	70
Miscellaneous Expenses	9	18
Loss on Disposal of Property and Equipment	3	197
Total Expenses	35,546	35,130
Net Operating Results	(35,382)	(35,104)
Other Income (Note 6)	225	196
Other Expenses (Note 6)	225	196
Net Results	(35,382)	(35,104)
Net Assets, Beginning of Year	182	769
Net Cash Provided by Government (Note 3c)	32,535	31,789
Change in Due from the CRF	(401)	(377)
Services Provided Without Charge (Note 8)	3,351	3,105
Net Assets, End of Year	\$ 285	\$ 182

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Cash Flow
for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2005	2004
Operating Activities		
Net Results	\$ 35,382	\$ 35,104
Non-Cash Items Included in Net Results		
Services Provided Without Charge (Note 8)	3,351	3,105
Amortization of Property and Equipment	1,118	1,104
Employee Severance Benefits	364	160
Loss on Disposal of Property and Equipment	3	197
	<u>4,836</u>	<u>4,566</u>
Statement of Financial Position Adjustments		
Change in Liabilities	53	(481)
Change in Cash, Receivables and Advances, Prepayments and Inventories not for Re-Sale	(544)	807
	<u>(491)</u>	<u>326</u>
Cash Used in Operating Activities	31,037	30,212
Investing Activities		
Acquisitions of Property and Equipment	1,498	1,577
Cash Used in Investing Activities	1,498	1,577
Net Cash Provided by Government (Note 3c)	\$ 32,535	\$ 31,789

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Notes to the Financial Statements
for the year ended March 31, 2005

1. Authority and Objectives

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) was established in 1990 under the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and is a departmental corporation named in Schedule II to the *Financial Administration Act*. In its day-to-day activities the CTAISB is more commonly known by the name Transportation Safety Board of Canada, or simply the TSB. The objective of the CTAISB is to advance transportation safety. It seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations, including where necessary public inquiries into selected occurrences, the CTAISB may conduct studies into more general matters pertaining to transportation safety. The CTAISB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence. The CTAISB's operating expenditures are funded by a budgetary lapsing authority whereas contributions to employee benefit plans are funded by statutory authorities.

2. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting standards issued by the Treasury Board of Canada Secretariat which are consistent with Canadian generally accepted accounting principles for the public sector.

(a) Parliamentary appropriations – the CTAISB is primarily financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the CTAISB do not parallel financial reporting according to Canadian generally accepted accounting principles. They are based in large part on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the Statement of Operations and in the Statement of Financial Position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3a) to these financial statements provides information regarding the source and disposition of these authorities. Note 3b) provides a high-level reconciliation between the two bases of reporting. Note 3c) presents the reconciliation to Net Cash Provided by Government.

(b) Due from the CRF – as a departmental corporation, the CTAISB operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF) administered by the Receiver General for Canada. All cash receipts are deposited to the CRF and all cash disbursements made by the CTAISB are paid from the CRF. Due from the CRF represents the amount of cash that the CTAISB is entitled to draw from the CRF, without further appropriations, in order to discharge its liabilities.

(c) Revenues – these are accounted for in the period in which the underlying transaction occurs that gives rise to the revenues.

(d) Employee severance benefits – are calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole. Employee severance benefits on cessation of employment represent obligations of the CTAISB that are normally funded in future years as they are paid.

(e) Vacation pay and overtime – are expensed in the year that the entitlement occurs.

(f) Contributions to pension plans – are recognized in the period that the contributions are made. The calculation of contributions is an estimate based on a government-wide average adjusted annually. Actuarial surpluses or deficiencies are not recorded in the CTAISB's books but are recognized in the consolidated financial statements of the Government of Canada.

(g) Services provided without charge – are recorded as operating expenses. Note 8 provides estimates of the more significant types of services provided to the CTAISB without charge.

(h) Receivables – these are stated at amounts expected to be ultimately realized. An allowance is made for receivables where recovery is considered uncertain.

(i) Inventories not for re-sale – these items are held for future program delivery and are not intended for re-sale. They are valued at cost. If they no longer have service potential, they are valued at the lower of cost or net realizable value.

(j) Property and equipment – all assets plus leasehold improvements having an initial cost of \$2,000 or more are recorded at their acquisition cost. Amortization of property and equipment is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the capital asset as follows:

Asset Class	Amortization Period
Buildings	30 years
Furniture	10 years
Office equipment	5 years
Laboratory equipment	10 years
Informatics hardware	4 years
Informatics software (purchased)	3 years
Informatics software (in-house developed)	10 years
Motor vehicles	7 years
Other vehicles	15 years
Leasehold improvements	lesser of useful life or term of the lease

(k) Foreign currency transactions – transactions involving foreign currencies are translated into Canadian dollar equivalents using rates of exchange in effect at the time of those transactions. Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated using exchange rates in effect at year-end.

(l) Measurement uncertainty – the preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are the useful lives of property and equipment, employee severance benefits and the assessment of contingent liabilities.

3. Parliamentary Appropriations

a) Reconciliation of Parliamentary Appropriations Voted to Authorities Used

(in thousands of dollars)	2005	2004
Parliamentary Appropriations Voted:		
Vote 20 – CTAISB Operating expenditures	\$ 26,017	\$ -
Vote 15 – CTAISB Operating expenditures	-	22,304
Supplementary Vote 20a	1115	-
Supplementary Vote 20b	782	-
Supplementary Vote 15b	-	4,889
Transfer from Treasury Board – Vote 15	381	2,139
Transfer from Treasury Board – Vote 10	-	163
Transfer from Treasury Board – Vote 5	130	-
Total Parliamentary Appropriations Voted	28,425	29,495
Less: Lapsed Appropriations	12	1,045
Total Appropriations Voted Used	28,413	28,450
Statutory Authority: Contribution to employee benefit plans	3600	3,511
Total Appropriations Used	32,013	31,961
Other Statutory Authorities:		
Spending of proceeds from disposal of surplus Crown assets	34	96
Spending of revenues as per FAA section 29.1	152	-
Total Statutory Authorities Used	186	96
Total Authorities Used	\$ 32,199	\$ 32,057

b) Reconciliation of Net Results to Appropriations Used

(in thousands of dollars)	2005	2004
Net Operating Results	\$ 35,382	\$ 35,104
Adjustments for Items Not Affecting Appropriations		
Less		
Services Provided Without Charge	3,351	3,105
Amortization	1,118	1,104
Employee Severance Benefits	364	160
Prepayments	30	37
Inventory Used	26	43
Vacation Pay	22	50
Justice Canada Legal Services	19	14
Loss on Disposal of Property and Equipment	3	197
	4,933	4,710
Add		
PAYE Adjustment	19	-
Non-tax Revenue	8	49
Refund of Prior Year's Expenditures	5	9
	32	58
Adjustments for Items Affecting Appropriations		
Add		
Acquisition of Property and Equipment	1,498	1,577
Prepays	39	-
Inventory Purchased	29	28
	1,566	1,605
Less		
Proceeds from the Disposal of Surplus Crown Assets	34	96
	34	96
Total Appropriations Used	\$ 32,013	\$ 31,961

c) Reconciliation to Net Cash Provided by Government

(in thousands of dollars)	2005	2004
Net cash provided by government	\$ 32,535	\$ 31,789
Revenues	164	26
Net change in non-cash working capital balance charged to the vote	(686)	146
Total Appropriations Used	\$ 32,013	\$ 31,961

10. Commitments

The nature of the CTAISB's activities results in some large multi-year contracts and obligations whereby the CTAISB will be committed to make some future payments when the services/goods are rendered. Presently, such commitments apply only to the next two years. Major commitments that can be reasonably estimated are as follows:

(in thousands of dollars)	Commitments		
	2006	2007	Total
Acquisition of Goods and Services	\$756	\$107	\$863

Engagements		
(en milliers de dollars)		
Achat de biens et services	2006	2007
756 \$	107 \$	863 \$
Total		

Les activités du BCEAST donnent lieu à certains marchés et obligations importants en vertu desquels le BCEAST s'engage à effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices, lors de la prestation de services ou de la fourniture de biens. Présentement, ce genre d'engagements s'appliquent uniquement aux deux prochains exercices. Les principaux engagements pour lesquels une estimation raisonnable peut être faite sont :

10. Engagements

6. Autres revenus et charges

Le BCEATST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les revenus sont constitués des apports au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursées effectuées au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers.

7. Opérations entre apparentées

Le BCEATST est une propriété commune du gouvernement du Canada, comme tous les ministères, établissements publics et sociétés d'Etat.

Le BCEATST effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales usuelles s'appliquant à tous les particuliers et à toutes les entreprises, sauf que certains services, tel qu'indiqué à la note 2 (g), sont offerts gratuitement. Ces services sont décrits à la note 8.

8. Services reçus gratuitement

Au cours de l'exercice, le BCEATST a reçu des services gratuitement d'autres ministères et organismes gouvernementaux d'une valeur de 3 351 000 \$ (3 105 000 \$ en 2004). Ceux-ci sont présentés aux états financiers à leur coût estimatif comme suit :

Services reçus gratuitement (en milliers de dollars)			
Ministère	Type de services	2005	2004
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	Locaux, modifications de locaux et autres services	1 800 \$	1 745 \$
Conseil du Trésor du Canada	Cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance santé	1 502	1 295
Bureau du vérificateur général du Canada	Vérification externe	31	49
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	Administration des indemnités pour accidents au travail	18	16
Total		3 351 \$	3 105 \$

9. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BCEATST est visé par diverses actions en justice.

Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'évènement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers du Bureau.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2005, il y a diverses poursuites civiles intentées contre le BCEATST. Aucun passif n'a été enregistré aux états financiers puisque la direction du BCEATST considère improbable que les poursuites ne lui soient défavorables.

c) Rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement

(en milliers de dollars)			
Liquidités nettes fournies par le gouvernement			
2005	32 535 \$	2004	31 789 \$
Revenus			
	164		26
Variation nette du fonds de roulement hors trésorerie imputée au crédit			
	(686)		146
Total des crédits utilisés			
	32 013 \$		31 961 \$

4. Débiteurs et avances

(en milliers de dollars)			
Autres ministères			
2005	445 \$	2004	12 \$
Entités externes			
	152		-
TPS remboursable			
	32		76
Avances aux employés			
	8		8
Total			
	637 \$		96 \$

5. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)						
Catégorie d'immobilisations	Coût historique 31 mars 2004	Ajouts	Aliénations	Amortissement cumulé 31 mars 2005	Valeur nette comptable 31 mars 2005	Valeur nette comptable 31 mars 2004
Immeubles	2 715 \$	76 \$	- \$	1 932 \$	859 \$	895 \$
Ameublement	1 051	28	-	729	350	385
Matériel de bureau	336	5	36	265	40	58
Matériel de laboratoire	2 419	63	142	1 635	705	749
Matériel informatique	3 834	388	971	2 111	1 140	1 314
Logiciels (achetés)	462	71	-	371	162	242
Logiciels (en développement)	-	867	-	-	867	-
Véhicules automobiles	837	-	-	372	465	553
Autres véhicules	149	-	32	26	91	102
Améliorations locales	34	-	-	30	4	14
Total	11 837 \$	1 498 \$	1 181 \$	7 471 \$	4 683 \$	4 312 \$

b) Rapprochement entre les résultats nets et l'utilisation des crédits

(en milliers de dollars)			
2005	2004		
35 382 \$	35 104 \$	Résultats d'exploitation nets	
		Rajustements pour les éléments sans incidence sur les crédits	
		Moins	
3 351	3 105	Services reçus gratuitement	
1 118	1 104	Amortissement	
364	160	Indemnités de départ	
30	37	Charges payées d'avance	
26	43	Stocks utilisés	
22	50	Congés payés	
19	14	Services juridiques de Justice Canada	
3	197	Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	
4 933	4 710	Plus	
		Ajustement CAFE	
19	-	Revenus non fiscaux	
8	49	Remboursements des charges d'exercices antérieurs	
5	9		
32	58	Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur les crédits	
		Plus	
1 498	1 577	Acquisition d'immobilisations corporelles	
39	-	Charges payées d'avance	
29	28	Acquisition de stocks	
1 566	1 605	Moins	
34	96	Produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'Etat	
34	96	Total des crédits utilisés	
32 013 \$	31 961 \$		

3. Crédits parlementaires

a) Rapprochement entre les crédits parlementaires votés et les autorisations utilisées

(en milliers de dollars)		2005	2004
Crédits parlementaires votés			
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 20	26 017 \$		- \$
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 15	-		22 304
Budget supplémentaire - Crédit 20a	1 115		-
Budget supplémentaire - Crédit 20b	782		-
Budget supplémentaire - Crédit 15b	-		4 889
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	381		2 139
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 10	-		163
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 5	130		-
Total des crédits parlementaires votés	28 425	29 495	
Moins : crédits non utilisés			
	12		1 045
Total des crédits votés utilisés	28 413	28 450	
Autorisation législative : Cotisations aux régimes d'avantages sociaux			
	3 600		3 511
Total des crédits utilisés	32 013	31 961	
Autres autorisations législatives :			
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	34		96
Dépense des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	152		-
Total des autorisations législatives utilisées	186	96	
Total des autorisations utilisées	32 199 \$	32 057 \$	

(e) Congés annuels et heures supplémentaires - sont passés en charges dans l'exercice au cours duquel l'employé les acquiert.

(f) Cotisations aux régimes de retraite - sont constatées dans l'exercice où ces cotisations sont versées. Les cotisations sont calculées en se fondant sur une moyenne gouvernementale rajustée annuellement. Les excédents ou les déficits actuariels ne sont pas inscrits dans les livres du BCEAST mais sont constatés dans les états financiers consolidés du gouvernement du Canada.

(g) Services reçus gratuitement - sont consignés comme des charges d'exploitation. La note 8 présente une estimation des principaux types de services fournis gratuitement au BCEAST.

(h) Débiteurs - les comptes débiteurs sont consignés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour tous les débiteurs où le recouvrement est incertain.

(i) Stocks non destinés à la revente - ces éléments sont détenus aux fins de la prestation future des programmes et ne sont pas destinés à la revente. Les stocks sont évalués au prix coûtant. Lorsqu'ils n'ont plus de potentiel d'utilisation, ils sont évalués au moindre du prix coûtant ou de la valeur de réalisation nette.

(j) Immobilisations corporelles - tous les éléments d'actif ainsi que les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisés au coût d'achat. Les immobilisations corporelles sont amorties selon une méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :

Catégorie d'actif	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	3 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	moindre de la durée de vie utile ou de la durée du bail

(k) Opérations en devises - les opérations en devises sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'opération. L'actif et le passif monétaire en devises sont convertis selon les taux en vigueur à la fin de l'exercice.

(l) Incertitude relative à la mesure - la préparation des états financiers exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif, du passif, des revenus et des charges consignés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considérait que les estimations et les hypothèses étaient raisonnables. La durée de vie utile des immobilisations corporelles, les indemnités de départ et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations.

1. Autorisations et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la Loi sur la gestion des finances publiques. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est mieux connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du Bureau est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le Bureau peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le Bureau a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges d'exploitation du Bureau sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables établies par le Secréariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

(a) Crédits parlementaires - le BCEATST est surtout financé par des crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis au BCEATST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus du Canada, étant fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Ainsi, les éléments consignés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux pourvus par les crédits parlementaires. La note 3a) afférente aux états financiers présente de l'information au sujet de la provenance et de l'utilisation des crédits. La note 3b) établit un rapprochement général entre les deux types de rapports financiers. La note 3c) présente le rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement.

(b) Somme à recevoir du Trésor - En tant qu'établissement public, le BCEATST exerce ses activités à même les fonds du Trésor administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de fonds sont déposées dans le Trésor et tous les débours faits par le BCEATST proviennent du Trésor. La somme à recevoir du Trésor représente le montant de liquidités que le BCEATST a le droit de tirer du Trésor, sans crédits budgétaires additionnels, afin de s'acquitter de ses obligations.

(c) Revenus - ceux-ci sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(d) Indemnités de départ - sont calculées en utilisant des renseignements dérivés des résultats des calculs actuariels pour les indemnités de départ des employés à l'échelle du gouvernement. Les indemnités de départ lors de la cessation d'emploi représentent des obligations du BCEATST qui sont normalement financées dans les exercices futurs lorsque les paiements sont effectués.

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Activités d'exploitation		2005		2004	
Résultats nets		35 382 \$	35 104 \$		
Éléments sans effet sur les liquidités inclus dans les résultats nets					
Services reçus gratuitement (note 8)		3 351	3 105		
Amortissement des immobilisations corporelles		1 118	1 104		
Indemnités de départ		364	160		
Perte sur aliénation d'immobilisations corporelles		3	197		
Variations provenant de l'état de la situation financière		4 836	4 566		
Variation du passif		53	(481)		
Variation des liquidités, débiteurs et avances, charges payées d'avance et stocks non destinés à la vente		(544)	807		
Liquidités affectées aux activités d'exploitation		31 037	30 212		
Activités d'investissement					
Acquisition d'immobilisations corporelles		1 498	1 577		
Liquidités affectées aux activités d'investissement		1 498	1 577		
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c)		32 535 \$	31 789 \$		

2005 2004

Revenus		
Vente de biens et services	156 \$	15 \$
Autres revenus non fiscaux	8	11
Total des revenus	164	26
Charges		
Salaires	20 349	19 897
Avantages sociaux	5 437	4 982
Services professionnels et spéciaux	3 028	3 505
Transport et communications	2 181	2 011
Locaux	1 800	1 745
Amortissement	1 118	1 104
Services publics, fournitures et approvisionnements	590	622
Achat de services de réparation et d'entretien	565	600
Information	222	304
Locations	135	75
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	109	70
Autres charges	9	18
Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	3	197
Total des charges	35 546	35 130
Résultats d'exploitation nets	(35 382)	(35 104)
Autres revenus (note 6)	225	196
Autres charges (note 6)	225	196
Résultats nets	(35 382)	(35 104)
Actif net, début d'exercice	182	769
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c)	32 535	31 789
Variation - Somme à recevoir du Trésor	(401)	(377)
Services reçus gratuitement (note 8)	3 351	3 105
Actif net, fin d'exercice	285 \$	182 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Gatineau, Canada
le 1^{er} juin 2005

Charles H. Simpson Jean L. Laporte, CGA

Charles H. Simpson

Jean L. Laporte

Le président interimaire.

L'agent financier supérieur.

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Passifs éventuels et engagements (notes 9 et 10 respectivement)

Total du passif et de l'actif net 7 851 \$ 7 330 \$

ACTIF NET 285 182

Total du passif 7 566 7 148

Indemnités de départ

par les employés

Congés et temps supplémentaire accumulés

Créditeurs et charges à payer

PASSIF

Total de l'actif

7 851 \$ 7 330 \$

Total de l'actif non financier

Immobilisations corporelles (note 5)

Stocks non destinés à la revente

Charges payées d'avance

Actif non financier

Total de l'actif financier

Débiteurs et avances (note 4)

Somme à recevoir du Trésor

Actif financier

ACTIF

(en milliers de dollars)

au 31 mars

État de la situation financière

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

2005 2004



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au président du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports au 31 mars 2005 et les états des résultats et de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inhérences importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau au 31 mars 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 1er juin 2005

Annexe C

États financiers vérifiés

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité
des transports
Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2005 et de toute l'information figurant dans le présent rapport incombe à la direction du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST).

La direction a préparé les états financiers conformément aux normes comptables établies par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, en se fondant sur les meilleures estimations de la direction et en faisant preuve de jugement éclairé. Le cas échéant, les présents états financiers devraient être consultés en se référant aux principales conventions comptables décrites dans les notes.

La direction a établi et tient à jour des livres, des registres, des mécanismes de contrôle interne et des pratiques de gestion pour donner une assurance raisonnable que les éléments d'actif du Bureau sont protégés et contrôlés, que les ressources sont gérées de façon économique et efficiente aux fins de la réalisation des objectifs de l'organisme et que les opérations sont exécutées conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux autres politiques gouvernementales et exigences législatives pertinentes.

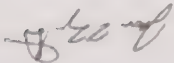
Les opérations et les états financiers du BCEATST ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant nommé pour le Bureau.

Le président intérimaire,

L'agent financier supérieur,



Charles H. Simpson



Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
le 1^{er} juin 2005

Annexe B

Liens Internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

On peut trouver d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les liens Internet des principaux organismes sont les suivants :

Transports Canada www.tc.gc.ca

Office national de l'énergie www.one.gc.ca

Garde côtière canadienne www.ccg-gcc.gc.ca

Office des transports du Canada www.cta-otc.gc.ca

Gendarmerie royale du Canada www.rcmp-grc.gc.ca

Ressources humaines et Développement des
compétences Canada www.hrsc-rhdcc.gc.ca

Défense nationale www.mdn.ca

D'autres renseignements sur la sécurité des transports dans d'autres pays sont disponibles sur les sites suivants :

Etats-Unis
National Transportation Safety Board www.ntsb.gov
Federal Aviation Administration www.faa.gov

Australie
Australian Transport Safety Bureau www.atsb.gov.au

France
Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile www.bea-fr.org

Royaume-Uni
Air Accidents Investigation Branch www.aaiib.dft.gov.uk
Marine Accidents Investigation Branch www.maib.dft.gov.uk

International
Organisation de l'aviation civile internationale www.icao.int
Organisation maritime internationale www.imo.org
International Transportation Safety Association www.itsasafety.org

Recommandations dans le secteur ferroviaire

Effondrement d'un pont en bois au passage d'un train du Canadien National dans la subdivision Fraser à McBride (Colombie-Britannique) le 14 mai 2003			
Rapport R03V0083			
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R03-04 Le Canadien National vérifie la condition de ses ponts de bois et garantit leur sécurité au moyen de programmes efficaces d'inspection et d'entretien.	Réponse Le Canadien National (CN) n'a pas entièrement accepté la recommandation du Bureau	Réponse en partie satisfaisante	Le CN a vérifié l'état de ses ponts en bois et prépare un système informatisé de contrôle de l'inspection et de l'entretien des ponts.
Transports Canada incorpore à ses vérifications de la conformité une comparaison des pratiques et procédures de travail des chemins de fer avec les dossiers d'inspection et d'entretien des chemins de fer	Transports Canada a accepté la recommandation et indiqué que l'élaboration du programme de vérification de la gestion de la sécurité fait l'objet de travaux intensifs.	Intention satisfaisante	Transports Canada travaille à l'élaboration d'une méthode de vérification afin d'évaluer l'efficacité du système de gestion de la sécurité du CN visant l'inspection et l'entretien des ponts.

Recommandation	Réponse	Bureau
M03-05	Le ministère des Transports exige que tous les nouveaux petits bateaux de pêche pontés inspectés présentent, aux fins d'approbation, des données sur la stabilité.	
M03-06	Le ministère des Transports exige que tous les petits bateaux de pêche inspectés, pour lesquels il n'y a pas actuellement de données approuvées sur la stabilité, soient soumis à un essai de période de roulis et une vérification du franc-bord correspondant au plus tard lors de leur prochaine inspection quadrienale régulière.	
M03-07	Le ministère des Transports, en collaboration avec le milieu de la pêche, entreprenne de réduire les pratiques imprudentes, par l'entremise d'un code de pratiques exemplaires, à l'intention des petits bateaux de pêche, qui traitera notamment du chargement et de la stabilité, et que l'adoption d'un tel code soit appuyée par l'entremise de programmes d'éducation et de sensibilisation.	
M03-08	Le ministère des Transports Canada a décrit un certain nombre d'initiatives qu'il a prises pour améliorer la sécurité du milieu de la pêche. Le Ministère a indiqué qu'il est en discussion avec le ministère des Pêches et des Océans et avec des intervenants au sujet de moyens plus efficaces d'assurer les communications entre le gouvernement et les pêcheurs.	
M03-09	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-10	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-11	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-12	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-13	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-14	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-15	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-16	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-17	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-18	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-19	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-20	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-21	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-22	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-23	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-24	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-25	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-26	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-27	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-28	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-29	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-30	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-31	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-32	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-33	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-34	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-35	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-36	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-37	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-38	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-39	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-40	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-41	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-42	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-43	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-44	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-45	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-46	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-47	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-48	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-49	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-50	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-51	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-52	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-53	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-54	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-55	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-56	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-57	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-58	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-59	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-60	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-61	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-62	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-63	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-64	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-65	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-66	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-67	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-68	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-69	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-70	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-71	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-72	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-73	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-74	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-75	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-76	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-77	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-78	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-79	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-80	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-81	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-82	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-83	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-84	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-85	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-86	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-87	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-88	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-89	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-90	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-91	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-92	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-93	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-94	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.	
M03-95	Le ministère des Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de	

Rapport M01L0112		Rapport M00W0303		Rapport M03W0147	
<p>Voie d'eau importante à bord du dragueur à pétoncles <i>Alex B.1</i> au large de Havre-Saint-Pierre (Québec) le 29 septembre 2001</p>		<p>Heurt violent contre le pont routier de la rivière Pitt (Colombie-Britannique) au remorqueur <i>Miller Richmond</i> et aux chandails <i>Miller 201</i> et <i>Miller 206</i> le 18 décembre 2000</p>		<p>Chavirement (avec pertes de vie) du petit bateau de pêche <i>Cap Rouge II</i> au large de la péninsule de la Gaspésie le 11 septembre 2001</p>	
Recommandation	Reponse	Evaluation du Bureau	Recommandation	Reponse	Evaluation du Bureau
<p>M03-02</p> <p>Transports Canada, en coordination avec Pêches et Océans Canada, les associations de pêcheurs canadiens des pêchers et les établissements de pêcheurs canadiens des pêchers ont élaboré une stratégie nationale visant l'établissement d'une culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche</p>	<p>Transports Canada a indiqué avoir consulté le ministère des Pêches et Océans, la Garde côtière canadienne (GCC), le Conseil canadien des pêcheurs professionnels et des établissements de formation à l'égard de l'information ou des programmes visant une culture de la sécurité. Un bilan de diverses initiatives en cours par d'autres parties face à la sécurité a été</p>	<p>Reponse en partie satisfaisante</p>	<p>M03-04</p> <p>L'Administration portuaire du fleuve Fraser et le ministère des Transports de la province, en collaboration avec le ministère des Pêches et Océans, ont élaboré une stratégie nationale visant l'établissement d'une culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche</p>	<p>L'Administration portuaire du fleuve Fraser et le ministère des Transports de la province, en collaboration avec le ministère des Pêches et Océans, ont élaboré une stratégie nationale visant l'établissement d'une culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche</p>	<p>Un comité mixte sera créé pour examiner et modifier au besoin les politiques, pratiques et procédures concernant le pont, le trafic maritime et l'exploitation du pont, et veiller à leur application.</p>
<p>M03-03</p> <p>Le ministère des Transports, le ministère des Pêches et Océans et les administrations de pilotage du Canada, après consultation des compagnies maritimes, ont élaboré et mettent en application des plans de contre-évacuation de la région des Laurentides pour trouver des améliorations aux moyens de communication et de coordination et la gestion des interventions face aux incidents liés à la navigation. L'Administration de Pêches et Océans Canada et la GCC à participer, a indiqué son intention de le faire.</p>	<p>Transports Canada souscrit à la recommandation. Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la GCC ont indiqué que des mesures sont en cours dans la région des Laurentides pour trouver des améliorations aux moyens de communication et de coordination et la gestion des interventions face aux incidents liés à la navigation. L'Administration de Pêches et Océans Canada et la GCC à participer, a indiqué son intention de le faire.</p>	<p>Reponse en partie satisfaisante</p>	<p>Un sous-comité du groupe de travail sur les ponts de l'Administration portuaire du fleuve Fraser a été créé pour examiner les manœuvres des navires aux abords des ponts. L'Administration portuaire présentera aussi au sous-comité un projet de procédures relatives aux ponts.</p>	<p>Un sous-comité du groupe de travail sur les ponts de l'Administration portuaire du fleuve Fraser a été créé pour examiner les manœuvres des navires aux abords des ponts. L'Administration portuaire présentera aussi au sous-comité un projet de procédures relatives aux ponts.</p>	<p>Un sous-comité du groupe de travail sur les ponts de l'Administration portuaire du fleuve Fraser a été créé pour examiner les manœuvres des navires aux abords des ponts. L'Administration portuaire présentera aussi au sous-comité un projet de procédures relatives aux ponts.</p>

Annexe A

Évaluation des réponses aux recommandations émises en 2003-2004

Recommandations dans le secteur maritime

Rapport M01C0054		Incendie à bord du vraquier <i>Windoc</i> au pont 11 à Allanburg (Ontario)		Rapport M01C0054	
le 11 août 2001					
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises	Recommandation	Réponse
M02-04	Le ministère des Transports s'assure que la planification générale est appropriée pour assurer une intervention efficace en cas d'urgence liée à un navire sur la Voie maritime.	Le Bureau attend des renseignements complémentaires de Transports Canada en ce qui concerne la réponse.	En suspens	Prochain exercice	
M03-01	Le ministère des Transports exige que les capitaines de vrachiers canadiens d'une longueur égale ou supérieure à 150 m aient un accès continu, que ce soit à bord du navire ou dans les bureaux de la compagnie situés à terre, à un dispositif de contrôle des contraintes exercées sur la coque, pour éviter que les limites maximales relatives aux contraintes auxquelles est soumise la poutre-coque soient dépassées.	Transports Canada a entrepris la rédaction du règlement sur les opérations qui visera les exigences opérationnelles, y compris le chargement et la répartition des vrachiers exploités au Canada et à l'étranger. Le Ministère a l'intention d'adopter des dispositions exigeant qu'avant le chargement du vraquier, le capitaine doive disposer de toute l'information voulue sur la stabilité du navire et sur la répartition de la cargaison dans des conditions de chargement normales.	Intention satisfaisante	Transports Canada a indiqué que des consultations supplémentaires doivent être entreprises auprès de l'industrie. Bien que le projet de règlement sur les cargaisons n'exige pas expressément que les capitaines aient un accès continu à un système de surveillance, le Ministère prévoit que les exigences proposées en ce qui concerne la surveillance plus rigoureuse des opérations de chargement entraîneront la nécessité d'ajouter des instruments de chargement.	
bate Georgienne (Ontario) le 1 ^{er} juin 2000		Défaillance de la structure du vraquier <i>Algwood</i> au quai de Bruce Mines dans la baie Georgienne (Ontario) le 1 ^{er} juin 2000		Rapport M00C0026	
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises	Recommandation	Réponse

Annexes

- A – Evaluation des réponses aux recommandations émises en 2003-2004
- B – Liens Internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports
- C – États financiers vérifiés

faire beaucoup d'efforts pour terminer le travail et mettre en œuvre les changements voulus pour moderniser pleinement la gestion des ressources humaines au sein du BST.

3.5 Autres renseignements et contacts

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête publiés depuis 1995 sur le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre modes de transport; ces rapports sont également disponibles sur le site. Le BST publie un rapport annuel au Parlement et un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions* qui sont disponibles sur demande en format imprimé et sur le site Web du BST.

Le rapport sur les plans et les priorités et le rapport sur le rendement des années précédentes ainsi que beaucoup de renseignements complémentaires sont disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca).

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst.gc.ca
Téléphone : (819) 994-3741
Télécopieur : (819) 997-2239

3.4 Modernisation des ressources humaines

En 2003-2004, le BST a terminé l'élaboration des profils de compétence et des normes d'apprentissage pour tous ses groupes professionnels. Il a acheté et mis en œuvre un nouvel outil automatisé pour pouvoir élaborer plus facilement des plans d'apprentissage personnalisés pour tous les employés. Jusqu'à maintenant, ces nouveaux outils n'ont pas encore été pleinement utilisés, gestionnaires et employés continuant de recourir aux moyens classiques pour la planification et la gestion des activités d'apprentissage et de perfectionnement. Il faudra des efforts renouvelés pour mettre en œuvre les changements qui s'imposent. En 2004-2005, le BST a investi quelque 1,1 million de dollars, soit 3,8 % de ses frais d'exploitation totaux, dans la formation de ses employés. Au cours des prochaines années, le BST prévoit maintenir son niveau élevé d'investissement dans la formation de ses employés, mais il veillera à ce que ces investissements soient mieux ciblés grâce aux nouveaux outils qui sont maintenant mis à la disposition des employés et des gestionnaires.

L'approbation par le Parlement de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* a une incidence sur toutes les institutions fédérales, y compris le BST. Cette nouvelle loi, qui vise la modernisation de la gestion des ressources humaines dans la fonction publique, est mise en œuvre sur une période de deux ans. Le BST a examiné les répercussions possibles de cette loi et il s'est assuré que des ressources étaient mises de côté dans ses budgets de 2004-2005 et de 2005-2006 pour faciliter la mise en œuvre des changements requis.

En 2004-2005, un cadre de consultation syndical-patronal a été développé et mis en œuvre. Le BST a revu et mis à jour quatre politiques ministérielles en matière de relations du travail pour tenir compte des exigences de la nouvelle loi. Un nouveau système informel de gestion des conflits a également été mis en place. On a commencé à travailler à l'élaboration d'un cadre de dotation en personnel qui permettrait de conférer des pouvoirs de délégation aux gestionnaires dans toute l'organisation, ainsi qu'à la formation des gestionnaires sur la dotation en personnel basée sur les valeurs. Le BST a également entrepris l'élaboration d'un système révisé de gestion et d'évaluation du rendement. Des représentants du BST ont aussi participé à des groupes de travail interministériels dirigés par l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada afin d'élaborer des politiques, des lignes directrices et des outils pour les ministères et les organismes.

Dans l'ensemble, de bons progrès ont été réalisés dans la modernisation de la gestion des ressources humaines. Toutes les exigences de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* ont été respectées à l'intérieur des délais de mise en œuvre prévus par l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada. Gestionnaires et employés disposent maintenant de nouveaux outils et de politiques modernes. Cependant, il faudra

En 2004-2005, le BST a mené deux vérifications internes. La première, terminée en avril 2004, se concentrait sur les communications internes au sein du BST. La seconde, terminée en mars 2005, portait sur les pratiques du BST en matière de passation des marchés et d'approvisionnement. Les deux rapports de vérification et les réponses pertinentes de la gestion sont affichés sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/tr/common/disclosure/audit/2004_2005/index.asp.

2004-2005.

l'annexe C. Aucune autre vérification ou évaluation externe du BST n'a eu lieu en sans réserve. Une copie du Rapport de la vérificatrice générale est jointe à a procédé à une vérification des états financiers du BST et émis une opinion de recommandations destinées expressément au BST. La vérificatrice générale Au cours de la période de déclaration, aucun comité parlementaire n'a formulé

3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations

Bien que le coût net pour le ministère ait quelque peu augmenté par rapport aux récents exercices, les dépenses totales du BST représentent un coût approximatif de 1,10 \$ par citoyen canadien. Cette somme modeste permet de maintenir la capacité du Canada de faire enquête sur d'importantes lacunes de sécurité dans quatre modes du réseau de transport national.

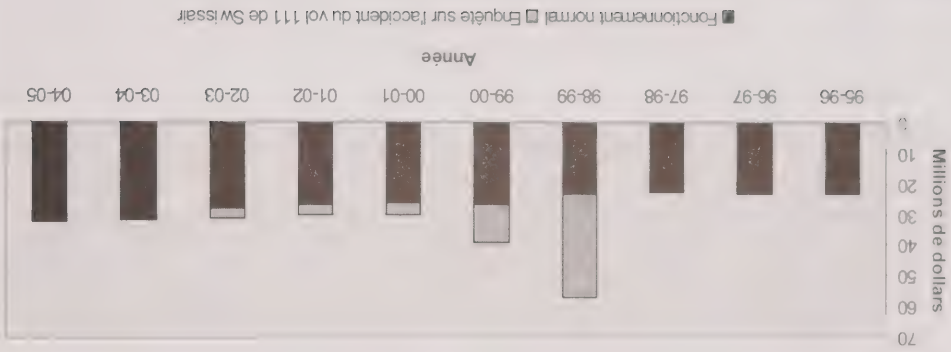
Coût net pour le ministère en 2004-2005		35 550
Dépenses réelles		3 351
(en milliers de dollars)		
2004-2005		
Plus : Services reçus à titre gracieux		
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 800	
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Conseil du Trésor	1 502	
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	18	
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général	31	

Tableau financier 4 : Coût net pour le ministère

Ce tableau démontre le coût net du BST. Il indique tout d'abord les dépenses réelles et additionne les services reçus à titre gracieux afin d'arriver au coût net du ministère pour les Canadiens.

Au cours des 10 dernières années, les dépenses du BST ont augmenté progressivement chaque année principalement en raison d'une augmentation des salaires et de l'exécution de projets spéciaux pour lesquels des fonds à court terme ont été reçus (voir la figure 12). Pendant la période de 1998-1999 à 2002-2003, des coûts considérables ont été engagés pour l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, totalisant environ 57 millions de dollars. En 1998-1999 et 1999-2000, les coûts liés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair se sont élevés à 34,0 millions de dollars et à 13,4 millions de dollars, respectivement. En 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, les coûts liés à l'enquête sur cet accident se sont élevés à environ 3,3 millions de dollars par année. Les résultats financiers pour la période de 2002-2003 à 2004-2005 comprennent aussi des dépenses liées au financement à court terme reçu du Parlement pour répondre à des pressions particulières sur les ressources. Ces dépenses se chiffrent à 0,2 million de dollars, 2,4 millions de dollars, et 2,1 millions de dollars respectivement. Les dépenses totales prévues pour 2005-2006 et les exercices à venir sont estimées à quelque 28 millions de dollars, une réduction nette d'environ 2 millions de dollars dans le budget annuel.

Figure 12 : Historique des dépenses du BST



Le total des autorisations et les dépenses réelles pour 2004-2005 sont plus élevés que les dépenses prévues à cause du coût supplémentaire des nouvelles conventions collectives signées au cours de l'exercice, du report des fonds inutilisés l'exercice précédent, de la réception d'un financement spécial pour l'enquête sur l'accident de MK Airlines et du projet spécial sur la gestion de l'information gouvernementale.

(en milliers de dollars)	2002-2003 Dépenses réelles	2003-2004 Dépenses réelles	Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	2004-2005					
							Total	Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	Coût net pour le ministère	Equivalents temps plein		
Enquêtes de sécurité	24 648	25 284	23 523	23 845	25 569	25 562	Services intégrés	6 628	6 773	6 532	32 211	6 637
							Total	31 276	32 057	30 055	32 199	32 199
							Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 008	3 105	3 347	3 351	3 351
							Coût net pour le ministère	34 284	35 162	33 402	35 550	35 550
							Equivalents temps plein	214	227	250	250	244

Ce tableau compare les données du Budget principal des dépenses, des dépenses prévues, du total des autorisations et des dépenses réelles du plus récent exercice terminé, de même que les dépenses réelles du BST pour les deux exercices précédents.

Tableau financier 3 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles

Autorisations		Montant (en milliers de dollars)	
Revenus disponibles	- Recettes provenant de la disposition des biens excédentaires de l'État	34	152
	- Revenus en vertu de l'article 29.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques		
	Rajustements de fin d'année aux régimes d'avantages sociaux des employés	-438	
Autorisations totales		32 211	

Autorisations	Budget principal	30 055
	Budget supplémentaire A	1 115
	Budget supplémentaire B	642
	Transferts du Conseil du Trésor	381
	- Crédit 15 – Conventions collectives - Crédit 5 – Conventions collectives	130

Ce tableau donne une ventilation détaillée des modifications aux autorisations totales pendant l'année.

Tableau financier 2 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2004-2005

(en milliers de dollars)					
Poste	Libellé du poste	Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
20	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	26 017	26 339	28 425	28 413
(S1)	Dépenses de fonctionnement				
(S1)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 038	4 038	3 600	3 600
(S1)	Revenus disponibles			186	186
Total pour le ministère		30 055	30 377	32 211	32 199
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations.					

Tableau financier 1 : Postes votés et législatifs

Ce tableau explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 30,1 millions de dollars. Des budgets supplémentaires au montant de 1,9 million de dollars ont par la suite été approuvés pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente et pour deux projets spécifiques. Des transferts s'élevant à 0,5 million de dollars ont également été faits à même les crédits du Conseil du Trésor, pour des rajustements par suite de négociations collectives, haussant ainsi le total des autorisations à 32,5 millions de dollars. Le Conseil du Trésor a rajusté à la baisse les autorisations du BST pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés de façon qu'elles correspondent davantage aux coûts prévus. Des revenus disponibles ont procuré une augmentation additionnelle de 0,2 million de dollars, portant ainsi le total des autorisations à 32,2 millions de dollars. En 2004-2005, le BST a dépensé presque toutes ses autorisations; seulement 12 000 \$ de son budget d'exploitation n'ont pas été utilisés. Les états financiers complets vérifiés du BST figurent à l'annexe C.

3.2 Résultats financiers

avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes. La Direction des services intégrés contribue à la promotion de la sécurité des transports en fournissant une planification ministérielle saine et des services de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion de l'information, de gestion des technologies informatiques, de gestion administrative et de gestion du matériel. La direction participe aussi à la promotion de pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à la promotion de la sécurité des transports par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances, et sur le maintien des communications

Les membres du Bureau contribuent à la promotion de la sécurité des transports par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations en matière de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de relations publiques auprès des intervenants.

de la gestion des programmes.

toutes les étapes de la planification, du développement, de la mise en œuvre et au directeur exécutif, s'assure que les communications sont intégrées dans

externes avec les intervenants. La Division des communications, se rapportant messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des stratégie de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de transports en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion

Le président et le directeur exécutif contribuent à la promotion de la sécurité des

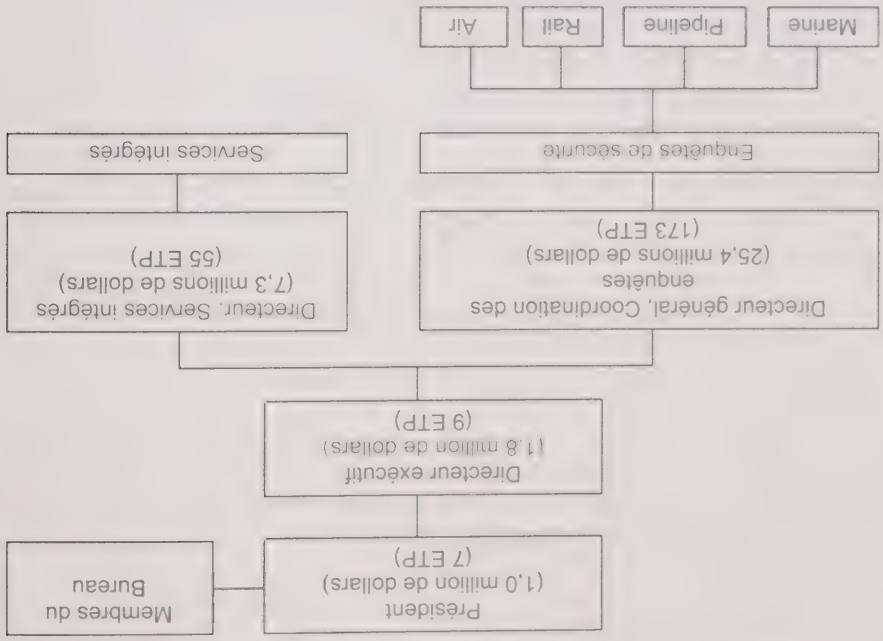


Figure 11 : Structure d'imputabilité des activités de programme

Partie 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Structure organisationnelle

En 2004-2005, le BST a élaboré sa nouvelle architecture des activités de programme et reçu l'aval du Conseil du Trésor à cet égard. Cette architecture identifie deux activités de programme : enquêtes de sécurité et services intégrés. Par la suite, le BST a procédé à une réorganisation interne de manière à harmoniser sa structure organisationnelle avec l'architecture des activités de programme. La nouvelle structure prévoit une responsabilité et une imputabilité claires pour chaque activité de programme et chaque secteur de service clé au sein du programme des enquêtes de sécurité. Parallèlement à cette réorganisation, le BST a aussi mis en place une nouvelle structure de gouvernance qui vient renforcer le processus décisionnel, permet de déléguer des responsabilités et pouvoirs et fait en sorte que l'apport des cadres intermédiaires soit traduit dans des processus d'établissement des priorités clés. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise de la présidente du Conseil privé de la Reine. Le président, secondé par le directeur exécutif et le directeur général de la Coordination des enquêtes, est responsable et imputable pour toutes les activités associées à l'activité de programme des enquêtes de sécurité. Le directeur des Services intégrés est responsable et imputable pour l'activité de programme des services intégrés à l'appui des opérations ministérielles.

prochainement. Depuis 2003-2004, le BST a élaboré des plans annuels de remplacement des immobilisations et met actuellement la dernière main à l'implantation d'un processus pluriannuel de remplacement des immobilisations.

gérer efficacement la mémoire de l'organisation et de bien positionner cette dernière pour la transition à un environnement de gestion électronique des dossiers.

Le projet plurianuel AGILE (Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes) vise à moderniser et à améliorer les produits, les services et les outils de productivité de gestion de l'information mis à la disposition des membres du personnel et des gestionnaires du BST. En 2003-2004, on a élaboré, en se basant sur le Modèle de référence stratégique du gouvernement du Canada, différents modèles de gestion, un schéma d'orientation architectural d'entreprise et un prototype d'environnement de gestion des enquêtes axé sur l'équipe. D'autres réalisations englobent l'élaboration d'une stratégie de gestion des risques, une analyse avantages-coûts, une étude sur le rendement du capital investi, un plan de projet détaillé et la création d'un arrêté de projet détaillé.

En 2004-2005, on a conçu et élaboré trois modules clés pour le nouveau système : le module d'archivage et d'exploration des documents d'enquête, le module sur place d'analyse de la sécurité et le module sur place de gestion de la charge de travail. On a également commencé l'élaboration du module sur place de production des rapports. Bien que des progrès satisfaisants aient été réalisés au cours des deux derniers exercices, le travail a accusé certains retards et n'a pas avancé aussi rapidement qu'on le prévoyait au début. Les retards étaient principalement dus à des conflits avec d'autres priorités d'exploitation et à la complexité des tâches à exécuter. Les plans de travail ont par conséquent été révisés et rajustés en fonction d'un calendrier plus réaliste.

Il reste beaucoup à faire avant que l'on puisse considérer comme réalisé avec succès le projet AGILE. Cependant, le travail a progressé au point où un certain nombre de modules en sont maintenant à la phase d'essai pilote et qu'on prévoit leur mise en œuvre avant la fin de l'exercice 2005-2006. L'équipe de gestion du BST est donc très confiante que le projet réussira à produire les avantages escomptés.

2.9.3 Remplacer les immobilisations

Le BST a fait face à une détérioration importante de ses immobilisations puisque les investissements dans ce domaine ont été considérablement réduits au cours des 10 dernières années pour faire face aux restrictions budgétaires et autres pressions sur les ressources. Une liste de biens particuliers nécessitant un remplacement urgent a été dressée et présentée au Secrétaire du Conseil du Trésor. Du financement a été approuvé pour remplacer ces biens. Tous les biens cernés ont été remplacés, y compris un microscope électronique à balayage évalué à un demi-million de dollars environ. Ces remplacements ont été effectués à un coût total inférieur à ce qui avait été prévu. Les fonds restants ont donc été utilisés pour remplacer d'autres biens qui devaient aussi être remplacés.

À la fois pour les activités d'enquête et les activités des services intégrés, on a élaboré de nouveaux plans de fichiers généraux basés sur les fonctions. Ces plans, qui seront mis en œuvre au cours du prochain exercice, permettront de façon continue aux nouveaux employés du BST.

renseignements personnels. Des séances similaires sont maintenant offertes de exigences relatives à l'accès à l'information et à la protection des et aux pratiques propres au BST associées à la gestion des dossiers et aux sensibiliser davantage le personnel aux exigences à l'échelle du gouvernement demi-journée à tout son personnel. Ces séances avaient pour objet de donné des séances de formation sur la gestion de l'information d'une d'élaborer une nouvelle politique et des lignes directrices, le BST a élaboré et bonne gestion de l'information est logique du point de vue des affaires. En plus afin d'entreprendre un changement culturel et une sensibilisation au fait qu'une Le BST a effectué plusieurs activités d'amélioration de la gestion de l'information

2.9.2 Renouveler la gestion de l'information

des détails).

sur l'amélioration de la gestion de l'information (voir la section 2.9.2 pour

- Des enquêteurs et des gestionnaires chevronnés ont participé au projet des enquêtes.
- Les directions des enquêtes maritimes et aéronautiques ont donné des ateliers aux gestionnaires en vue de renforcer les processus de gestion
- Les directions des enquêtes ferroviaires et maritimes ont donné des ateliers aux enquêteurs en vue d'améliorer les méthodes de travail.
- Les directions des enquêtes désignées et communications de sécurité.
- domaines : rédaction des rapports d'enquête, réponse aux observations faites par les personnes désignées et communications de sécurité.
- On a élaboré et mis en œuvre des programmes de formation dans trois domaines : rédaction des rapports d'enquête, réponse aux observations faites par les personnes désignées et communications de sécurité.
- Les directions des enquêtes ferroviaires et maritimes ont donné des ateliers aux enquêteurs en vue d'améliorer les méthodes de travail.
- Les directions des enquêtes maritimes et aéronautiques ont donné des ateliers aux gestionnaires en vue de renforcer les processus de gestion
- Des enquêteurs et des gestionnaires chevronnés ont participé au projet des enquêtes.

sur l'amélioration de la gestion de l'information (voir la section 2.9.2 pour des détails).

Tout en réglant la question de l'arrêté de la charge de travail, le BST a aussi affecté des ressources d'enquête et de gestion pour jeter les bases des améliorations du rendement à long terme. Voici des exemples des activités d'investissement visant une amélioration soutenue du rendement éventuel :

terminés.

d'enquête seront affichés sur le site Web du BST peu de temps après avoir été plans sont maintenant en place afin de s'assurer que les prochains rapports en page et affichés sur le site Web du BST au cours des deux dernières années. Des d'enquête en 2004-2005. Un total de 340 rapports ont été traduits, révisés, mis le BST, surtout si l'on tient compte de l'achèvement de 115 nouveaux rapports remontait à plus d'un an. Il s'agit là d'un accomplissement très important pour le nombre de rapports non publiés a été réduit à 40, dont 3 seulement 192 rapports non publiés pour la période de 2000 à 2003. Au mois d'avril 2005,

2.9.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST

Le BST a obtenu l'approbation de ressources supplémentaires à court terme afin de réduire l'arriéré d'enquêtes en cours à moins de 100, et de diminuer la durée moyenne entre l'événement et le rapport de 10 % (ou d'environ 60 jours) par la fin de l'exercice 2004-2005. Dans le cadre d'une stratégie plus vaste visant les ressources humaines, les employés supplémentaires ont été considérés comme des remplaçants éventuels de ceux dont on prévoyait le départ au cours des prochaines années. Ces ressources supplémentaires ont aussi permis au personnel plus expérimenté de contribuer à diverses initiatives à long terme qui visaient à améliorer le rendement futur, y compris des initiatives de formation, d'assurance de la qualité et de mise au point d'outils et de méthodes modernes pour aider les enquêteurs. Les ressources supplémentaires ont été affectées aux gestionnaires appropriés et un comité directeur au niveau de la gestion a été créé pour fournir une gouvernance pour cette activité. Des mécanismes ont été mis en place pour assurer le suivi des nouvelles enquêtes et mesurer les résultats des améliorations dans les processus. Cela a permis à la gestion de s'assurer que les améliorations dans les processus avaient les répercussions souhaitées sur les résultats.

Le nombre d'enquêtes en cours est passé de 158 en janvier 2003 à 99 en mars 2005, grâce à des améliorations dans les processus opérationnels et à la formation des enquêteurs ainsi qu'aux décisions judiciaires prises par les gestionnaires sur l'ouverture de nouvelles enquêtes. Le nombre de nouvelles enquêtes entreprises en 2003-2004 a diminué comme le prévoyait le rapport sur les plans et les priorités. Un équilibre a aussi été assuré entre le nombre de nouvelles enquêtes commencées et le nombre d'enquêtes terminées pendant l'année. Des efforts sont maintenant déployés dans la planification opérationnelle pour maintenir ce niveau d'activités équilibré.

La durée moyenne pour mener une enquête à terme est actuellement de 619 jours, niveau comparable à ce qu'il était en janvier 2003. Le BST n'a pas encore réussi à réduire de 10 % la durée moyenne des enquêtes, comme il s'y était engagé. Cette situation est imputable principalement à la décision délibérée de se concentrer sur les enquêtes qui datent de plus de deux ans. Des progrès considérables ont été réalisés à cet égard et l'arriéré des vieux dossiers a été réduit de 16 à 6. Toutefois, cette même réussite a fait en sorte que la durée moyenne entre l'événement et le rapport augmente temporairement. Grâce à la réduction importante de l'arriéré des vieux dossiers, la durée moyenne des enquêtes en cours devrait baisser sensiblement au cours des années à venir. Au cours des dernières années, le BST a restreint la distribution de ses rapports d'enquête à un petit groupe cible d'intervenants directement touchés par les conclusions de l'enquête. La plupart des rapports n'étaient donc pas publiés pour le grand public, limitant ainsi grandement la communication des messages de sécurité. Au début de l'exercice 2003-2004, le BST avait un arriéré de

Tableau 17 : Engagements concernant les pressions budgétaires				
Engagements		Résultats atteints		
Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST				
Autorisations totales		3,4 millions de dollars et 26 ETP	Dépenses réelles 2,5 millions de dollars et 17 ETP	
Réduire le nombre d'enquêtes en cours à moins de 100		pleinement satisfaisant		
Diminuer la durée moyenne entre l'événement et le rapport de 10 % (ou environ 60 jours)		ne satisfait pas entièrement aux attentes		
Réduire de façon considérable l'arriéré des rapports non publiés de classe 3		pleinement satisfaisant		
Libérer le personnel chevronné pour qu'il travaille sur des initiatives afin d'améliorer le rendement futur et d'assurer un équilibre entre les activités et les ressources disponibles		pleinement satisfaisant		
Renouveler la gestion de l'information				
Autorisations totales		1,1 million de dollars et 2 ETP	Dépenses réelles 1,4 million de dollars et 6 ETP ¹	
Elaborer et mettre en œuvre la formation des employés et les outils de sensibilisation relativement à la gestion de l'information		pleinement satisfaisant		
Mettre à niveau le système de gestion des dossiers et améliorer le système de classement		ne satisfait pas entièrement aux attentes		
Elaborer une nouvelle architecture et une suite intégrée de systèmes pour appuyer les besoins de l'entreprise		ne satisfait pas entièrement aux attentes		
Remplacer les immobilisations				
Autorisations totales		1,0 million de dollars	Dépenses réelles 1,0 million de dollars	
Remplacer une liste particulière de biens et mettre en œuvre un plan pluriannuel de remplacement des immobilisations		surpassé		
¹ Le BST a investi un montant supplémentaire de 0,3 million de dollars de son propre budget de base afin d'augmenter les autorisations reçues pour cette initiative.				

En 2002-2003, le BST a reçu une approbation pour un financement à court terme afin de répondre aux pressions particulières sur les ressources. Ce financement avait pour objet d'aider à réduire l'arriéré des enquêtes en cours, de renouveler la gestion de l'information et de remplacer les immobilisations en détérioration. Ces fonds ont été fournis sur une période d'environ 27 mois, à partir de la fin de 2002-2003 et se terminant le 31 mars 2005. En cherchant à obtenir l'approbation de ces fonds, le BST s'est engagé à réaliser des résultats particuliers (voir le tableau 17). Les prochaines pages de cette section fournissent un aperçu des résultats atteints selon chaque engagement et servent à fermer la boucle d'imputabilité envers le Parlement pour le financement supplémentaire qui a été fourni.

2.9 Répondre aux pressions sur les ressources

Par suite d'un incendie en vol ayant exigé un atterrissage de précaution, Boeing a lancé un programme pour redessiner les borniers de pare-brise afin d'éliminer les vis de fixation des bornes d'alimentation. Tous les pare-brise de Boeing 747, 757, 767 et 777 livrés par la suite, sur avion à l'état neuf ou comme pièce de rechange, seront équipés de ces nouveaux borniers. L'objectif est d'éliminer tout risque d'arc électrique dans les bornes d'alimentation de pare-brise.

À la suite d'une collision avec le relief, Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service AL-2003-07 datée du 17 juillet 2003 pour indiquer que les procédures d'installation du vérin du stabilisateur figurant dans le manuel de maintenance du King Air étaient en cours de réévaluation.

À la suite d'une situation de bas niveau de carburant lors d'un vol au-dessus de l'océan Pacifique, Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. a acheté auprès de Garmin des cartes de données de l'Amérique du Nord à jour pour tous les appareils GPS Apollo 820 installés à bord de ses appareils Conquest 580.

À partir de 2004, par suite d'un événement survenu lors d'un largage d'eau, Air Spray Ltd. a mis davantage l'accent, dans son cours annuel de formation des pilotes, sur les facteurs humains et les manœuvres d'urgence en régions montagneuses. Une attention particulière a été accordée à l'aspect trompeur du relief montagneux selon l'angle du soleil. Ses programmes de formation continuent d'insister sur les illusions et les dangers associés au vol en montagne.

Par suite d'une perte d'espace, NAV CANADA a ajouté un contrôleur à l'équipe de jour, pour éviter la situation où un contrôleur doit se charger de plus d'un tableau de données de vol. Le centre de contrôle régional de Toronto et l'Air Route Traffic Control Center de Cleveland ont eu des discussions qui ont abouti à l'ajout aux effectifs d'un contrôleur des données à temps plein le jour et d'un contrôleur des données à temps plein le soir dans les deux centres, pour transmettre manuellement les données des transferts radar.

Transports Canada a émis un Avis de proposition de modification au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne en vue de renforcer et d'harmoniser le processus de vérification des données des aérodromes. Il l'a fait à la lumière de l'avis de sécurité A040059 émis par le BST au sujet de l'information mise au jour durant l'enquête sur l'accident du MK 747 survenu à Halifax.

Air Canada a initié une campagne de sensibilisation interne sur le guidage en approche à vue et publié une description de l'enquête du BST au sujet d'une approche qui a été exécutée au mauvais aéroport. Le manuel d'exploitation a été modifié pour améliorer l'information sur le guidage en approche à vue.

Le Service de l'air de la Gendarmerie royale du Canada a pris des mesures pour que tous les pilotes dont le contrôle de compétence n'était pas à jour se soumettent à un tel contrôle. Le manuel d'exploitation a été modifié pour que tous les pilotes d'hélicoptère du service subissent un contrôle de compétence tous les deux ans et une vérification en route les années où ils ne subissent pas de contrôle de compétence.

La Direction de la médecine aéronautique civile de Transports Canada a lancé de concert avec le BST un projet en vue de réexaminer les accidents survenus depuis 10 ans où il y avait une incapacité d'origine cardiaque avérée ou soupçonnée. À la suite de cet examen, il est possible que des tests plus fréquents ou plus poussés soient proposés.

La société Robinson Helicopter a émis un bulletin de service actualisé (SB-78A) contenant des renseignements sur un récent accident et sur le risque de basculement excessif du rotor principal, en cas de défaillance des ferrures du rotor. Le bulletin demande que les propriétaires, exploitants et centres de service vérifient la conformité au bulletin SB-78A et, en cas de non-conformité, qu'ils appliquent les instructions données dans le bulletin. La Federal Aviation Administration des États-Unis prévoit publier une consigne de navigabilité d'avis de projet de réglementation qui exigerait la pose des ferrures de basculement plus robustes fournis par le constructeur.

NAV CANADA a augmenté la capacité du personnel de la tour de contrôle de Calgary et du centre d'information de vol d'Edmonton de consulter les dossiers informatiques afin d'obtenir des renseignements plus précis sur les arrivées et départs des aéronefs, avec l'option de lancer des recherches en fonction de l'immatriculation ou d'une plage de temps donnée. En outre, les gestionnaires d'équipes et le spécialiste de la circulation aérienne du centre de contrôle régional d'Edmonton ont maintenant accès aux mêmes dossiers informatiques pour y effectuer des recherches. Un système similaire est au stade de test bêta dans deux centres, en vue d'un déploiement à l'échelle nationale.

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
La Direction Générale de l'Aviation Civile et la Federal Aviation Administration publient des consignes de navigabilité pour exiger l'exécution de tous les bulletins de service portant sur les moteurs CFM56-5 ayant pour objet l'incorporation de mises à jour logicielles conçues pour assurer que, en cas de panne de l'alternateur à aimants permanents (PMA), le module de commande électronique (ECU) passera à l'alimentation électrique de l'avion	(FAA) a accusé réception de la recommandation dans une lettre reçue le 2 mars 2005 qui indique que la recommandation a été acheminée au bureau approprié pour circulation aux moteurs CFM56-5 ayant pour objet l'incorporation de mises à jour logicielles conçues pour assurer que, en cas de panne de l'alternateur à aimants permanents (PMA), le module de commande électronique (ECU) passera à l'alimentation électrique de l'avion	En suspens	

2.8.4.2 Autres mesures de sécurité dans le secteur de l'aviation

L'administration de l'aéroport de Calgary a réagi à la lettre d'information sur la sécurité A040061-1 en demandant que NAV CANADA produise un Avis aux aviateurs précisant de nouvelles distances utilisables pour l'atterrissage et l'attente à l'écart. Le *Supplément de vol du Canada* et le *Canada Air Pilot* seront modifiés à cet égard lors du prochain cycle de modification.

Transports Canada a publié dans le numéro 1/2005 de *Sécurité aérienne – Nouvelles* un article expliquant les détails d'un événement qui leur a été signalé au sujet des manettes des gaz des appareils Beech 90.

Transports Canada a publié dans *Sécurité aérienne – Maintenance* un article au sujet de la fréquence de lubrification prévue, après avoir été informé par le BST d'un événement survenu à un appareil Beech 1900D.

Transports Canada a pris des mesures pour informer le titulaire du certificat de type du Piper PA-18-150 que certaines données de masse et centrage à la disposition des propriétaires et des exploitants de Piper PA-18 au Canada pouvaient être erronées.

2.8.4.1 Recommandations émises en 2004-2005 dans le secteur de l'aviation

Collision avec le relief d'un avion exploité par Georgian Express à l'île Pelée (Ontario)				Dossier A04H0001		le 17 janvier 2004	
Recommandation		Réponse		Évaluation du Bureau Mesures de sécurité prises			
A04-01		La réponse de Transports Canada indique que la réglementation actuelle précise clairement que les exploitants aériens doivent s'assurer que leurs avions restent dans les limites de masse et centrage, et que les normes offertes des options qui peuvent être utilisées mais qui ne permettent pas de déroger à l'exigence réglementaire de demeurer dans les limites de masse de l'aéronef. Transports Canada poursuit son examen des normes en vue d'améliorer les indications fournies. Une des options à l'étude consisterait à utiliser les poids réels pour toutes les opérations effectuées menées en vertu de la sous-partie 3 (Exploitation d'un taxi aérien) de la partie VII (Services aériens commerciaux) du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> . Une fois l'examen terminé, y compris l'évaluation des risques, un avis de proposition de modification sera élaboré en cas de besoin et soumis au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne pour consultation.		Aucune		Le ministère des Transports exige que les poids passagers réels soient utilisés pour les avions d'une capacité de neuf passagers ou moins exploitées dans le cadre d'un service aérien commercial ou d'un service de taxi aérien.	
A04-02		Transports Canada a réévalué les poids standard pour les passagers et les bagages à main, et les a rajustés pour tous les avions en fonction des réalités actuelles.		La Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires 0235 et une lettre de politique ont été publiées en octobre 2004. Les poids publiés par la <i>Publication d'information aéronautique</i> (A.I.P. Canada) ont été modifiés le 20 janvier 2005. Les exploitants dont le programme de masse et centrage approuvé est fondé sur les poids de l'A.I.P. Canada devront modifier leur programme en conséquence.		Le ministère des Transports réévalue les poids standard pour les passagers et les bagages à main et les ajuste pour tous les avions en fonction des réalités actuelles.	

2.8.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 16 indique le coût net des enquêtes sur les événements aéronautiques pour les Canadiens. Comparativement à l'exercice précédent, le coût moyen par enquête terminée a diminué considérablement, grâce surtout à une production plus élevée réalisée avec à peu près le même niveau de ressources. En outre, par rapport à 2003-2004, le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur a diminué légèrement, alors qu'on enregistrait une forte progression du nombre d'enquêtes terminées par enquêteur.

Tableau 16 : Ressources dans le secteur de l'aviation					
	2003-2004		2004-2005		
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$	
Coûts réels – Direction des enquêtes (Aviation)	57	7 612	59	7 567	
Coûts des services internes professionnels et de communications	45	5 448	42	5 316	
Coûts des services intégrés	27	3 501	30	3 345	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		2 037		2 043	
Services reçus gratuitement		1 801		1 902	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur de l'aviation	129	20 399	131	20 173	
Indicateurs	2003-2004		2004-2005		
Nombre d'enquêteurs dans le secteur de l'aviation	53		54		
Coût net moyen par enquête terminée	509 975 \$		301 090 \$		
Enquêtes entreprises par enquêteur	0.89		0.81		
Enquêtes terminées par enquêteur	0.75		1.24		

2.8.4 Mesures de sécurité prises

En 2004-2005, le BST a émis quatre nouvelles recommandations en matière de sécurité aérienne. Jusqu'à maintenant, deux de ces recommandations ont donné lieu à des mesures de sécurité et, pour les deux autres, des réponses sont attendues.

2.8.2 Enquêtes

Un total de 44 nouvelles enquêtes sur des accidents aéronautiques ont été entreprises en 2004-2005 et 67 enquêtes ont été terminées. Ces chiffres représentent une augmentation sensible du nombre d'enquêtes terminées par rapport à l'exercice précédent, et le plus faible nombre de nouvelles enquêtes entreprises jamais enregistré. L'augmentation du nombre d'enquêtes terminées est directement attribuable à l'affectation de ressources supplémentaires pour aider à éliminer l'arriéré de travail en cours. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 524 jours, comparativement à 485 l'exercice précédent, ce qui est dû aux efforts concertés pour clore les dossiers plus anciens. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de toutes les enquêtes sur les événements aéronautiques entreprises et de tous les rapports publiés en 2004-2005.

Tableau 15 : Productivité dans le secteur de l'aviation						
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	
Enquêtes entreprises	69	65	56	47	44	
Enquêtes terminées	49	74	70	40	67	
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	522	505	494	485	524	
Recommandations	12	7	17	0	4	
Avis de sécurité	11	14	13	9	9	
Lettres d'information	9	8	6	8	6	

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Au cours de l'exercice, le BST a entrepris une enquête majeure sur l'écrasement d'un Boeing 747-244BC de MK Airlines au cours de son décollage de la piste 24 à Halifax (Nouvelle-Écosse). Cette enquête a mobilisé des ressources considérables et le BST a sollicité des fonds supplémentaires du Parlement par l'entremise du budget supplémentaire des dépenses. Jusqu'à maintenant, plus de 700 000 \$ ont été dépensés pour cette enquête. La phase initiale de l'enquête a soulevé des préoccupations sur l'exactitude de l'information publiée concernant la pente des pistes. L'information relative à l'aérodrome de Halifax a été examinée dans le cadre de l'enquête. Les données sur la pente de la piste 24, publiées dans les publications canadiennes d'information aéronautique, sont erronées. À la suite de l'avis de sécurité A040059 du BST, Transports Canada a émis un Avis de proposition de modification au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne dans le but de renforcer et d'harmoniser le processus de vérification des données des aérodromes.

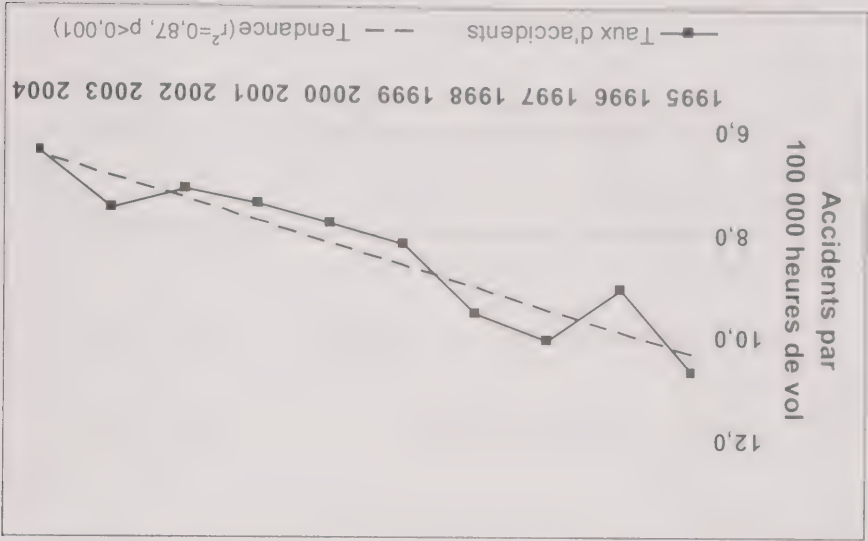


Figure 10 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada

Un des indicateurs de la sécurité aéronautique au Canada est le taux d'accidents par 100 000 heures de vol. Ce taux a diminué de 7,5 accidents par 100 000 heures en 2003 à 6,5 en 2004. Il a enregistré une diminution similaire par rapport à la moyenne quinquennale. La ligne de tendance générale indique également une nette orientation vers la baisse au cours des 10 dernières années.

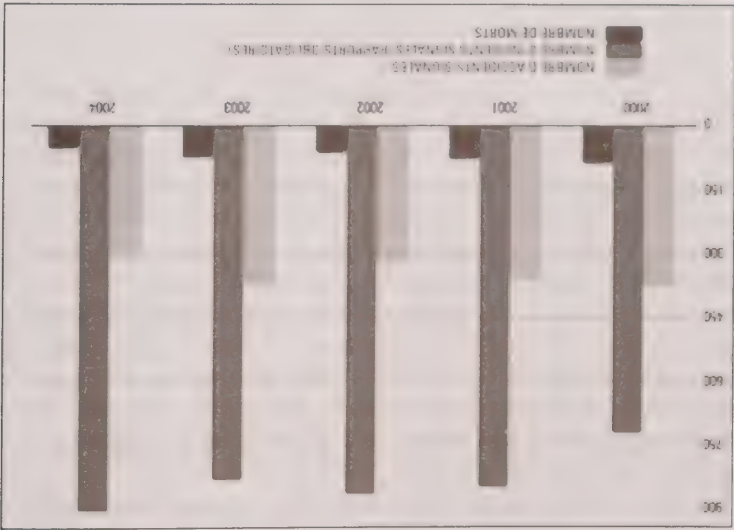


Figure 9 : Événements aéronautiques et nombre de morts

2.8.1 Statistiques annuelles

En 2004, on a signalé 252 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, autres que des avions ultra-légers, soit une baisse de 15 % par rapport à 2003 (295) et une baisse de 17 % par rapport à la moyenne des années 1999 à 2003 (305). Le nombre d'heures de vol en 2004 est estimé à 3 809 000 heures, ce qui donne un taux d'accidents de 6,6 accidents par 100 000 heures, une baisse par rapport au taux de 2003 (7,8) et au taux des cinq dernières années (7,9). On a enregistré 24 accidents mortels à des aéronefs immatriculés au Canada, autres que des avions ultra-légers; ces accidents ont fait 37 morts, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (33 accidents mortels et 60 morts). Plus de la moitié des accidents mortels sont survenus à des aéronefs privés, et 4 des 9 autres accidents mortels sont survenus à des hélicoptères.

Le nombre d'accidents d'avions ultra-légers a baissé à 36 en 2004 contre 46 en 2003. Le nombre d'accidents mortels a diminué légèrement en 2004 (6) par rapport à 2003 (7).

Le nombre d'aéronefs immatriculés à l'étranger en cause dans des accidents au Canada a baissé de 30 en 2003 à 20 en 2004. Le nombre d'accidents mortels a également diminué dans cette catégorie : 3 accidents ont fait 10 morts en 2004, contre 6 accidents qui avaient fait 8 morts en 2003.

En 2004, un total de 907 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements. C'est là 9 % de plus que les 834 de 2003 et 14 % de plus que la moyenne annuelle de 795 entre 1999 et 2003.

- Tous les paramètres de contrôle des défauts du véhicule de contrôle ont été vérifiés pour assurer le respect des normes prescrites par le *Règlement sur la sécurité de la voie*.
- Une opération quotidienne a été mise au point et appliquée, exigeant que les conducteurs des véhicules de contrôle examinent et valident les paramètres de contrôle des défauts et de catégorie de la voie avant d'effectuer un contrôle.
- Depuis le déraillement, deux parcours supplémentaires du véhicule de contrôle ont été prévus pour la subdivision Bala. Tous les défauts décelés durant ces contrôles ont fait l'objet des mesures voulues pour y parer et les rectifier.
- Deux inspections supplémentaires ont été prévues dans la subdivision Bala, utilisant des véhicules de contrôle de la géométrie de la voie sous contrat dotés de moyens de mesurer l'écartement des voies.

Un déraillement est survenu (rapport R03Q0022 du BST) lorsque la caisse de wagon sur la plate-forme E du wagon porte-conteneurs CN 677048 chargé s'est effondrée sur la voie principale en raison d'une fatigue à un endroit soumis à de fortes charges, où il manquait une soudure sans que cela ait été décelé lors des opérations d'inspection et de réparation. Le BST a envoyé à Transports Canada l'avis de sécurité ferroviaire 03/03, *Inspection of CN 677 series Doublestack Intermodal Rail Cars* (inspection des wagons intermodaux à deux niveaux de la série CN 677). Le CN a donné des instructions pour que tous ses inspecteurs sur le terrain procèdent à une inspection visuelle de tous les wagons de la série CN 677.

À la suite du déraillement d'un train de marchandises roulant à 26 mi/h dans une zone limitée à 10 mi/h (rapport R03D0042 du BST), le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique a réduit la vitesse de ses trains à 10 mi/h dans les zones urbaines. La fréquence des inspections régulières par les voitures de détection des défauts internes des rails et de la géométrie de la voie a été augmentée, à deux fois par année. Transports Canada a effectué une vérification des méthodes et une évaluation de l'état de la voie dans la subdivision Sherbrooke. Le Ministère a aussi vérifié au moyen d'un radar la vitesse des trains dans les zones où une limitation était applicable.

À la suite de l'événement visé par le rapport R03T0080 du BST, le CFCP a modifié le logiciel sur tous les appareils de détection en voie de sorte qu'immédiatement après avoir repéré un problème, ils émettent un signal d'alarme suivi d'une annonce radio précisant la nature du défaut (par exemple, pièce trainante, boîte chaude ou roue chaude). Le CFCP a révisé ses instructions générales d'exploitation en ce qui concerne les inspections des trains et les DBC.

Le CFCP a parachevé un programme de remplacement des traverses dans la subdivision Belleville.

2.7.4.2 Autres mesures de sécurité dans le secteur ferroviaire

À la suite du déraillement d'un train de voyageurs en raison d'un rail rompu, le BST a émis un avis de sécurité ferroviaire (02/04) à l'intention de l'organisme de réglementation et de l'industrie. L'avis soulève une préoccupation liée à l'utilisation de vieux rails en acier fondu sur les voies principales empruntées par des trains de voyageurs et des trains transportant des marchandises dangereuses. Les rails en acier fondu sur sole sont réputés susceptibles aux défauts transversaux en raison d'impuretés contenues dans l'acier. La Goderich-Exeter Railway Company a informé Transports Canada qu'elle avait éliminé tous les rails en acier fondu sur sole des portions en rails éclissés de la subdivision Guelph.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a modifié ses instructions générales d'exploitation en vue de conscientiser davantage les mécaniciens à la situation des détecteurs de boîtes chaudes (DBC). Le point 21.2 de l'article 5 exige que le mécanicien régle le dispositif de mesure de distance de la locomotive dès que le train arrive à hauteur du DBC et que les membres des équipes confirment verbalement les uns aux autres toute indication reçue des DBC.

Le CFCP et le Canadien National (CN) ont posé un système de détecteurs acoustiques en voie dans la subdivision Vale du CN (zone de circulation à sens unique). Ce système, seul en son genre au Canada, fait l'objet d'essais visant à déterminer si la technologie peut déceler les roulements défectueux avant qu'ils ne se rompent ou ne surchauffent.

Le CFCP a amélioré son système informatique pour qu'il fournisse un décompte exact des essieux des voitures Meyler utilisées dans son service express.

Le CFCP a adopté un processus de surveillance des tendances de la température des roulements, sur sa route du charbon en Colombie-Britannique. En branchant les DBC à un système central, le CFCP procède à une analyse des tendances lui permettant de repérer à un stade précoce les wagons qui ont des roulements suspects. Le CFCP étudie la possibilité d'appliquer ce processus de surveillance des tendances à d'autres endroits.

Par suite d'un possible manquement pour ce qui est de parer à des défauts mal jaugés de géométrie de la voie ou de les rectifier, Transports Canada a émis un avis en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le CN a répondu que des mesures avaient été prises pour parer aux défauts qui avaient été mal jaugés ou pour les rectifier et qu'il avait pris les mesures supplémentaires suivantes :

Rapport R01M0061			
Accident à un passage à niveau survenu à un train du Canadien National dans la subdivision Napadogan (Nouveau-Brunswick) le 6 octobre 2001			
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
Transports Canada encourage les compagnies de chemin de fer à mettre en œuvre des technologies ou des méthodes de contrôle des trains pour assurer que les forces générées lors d'un freinage d'urgence permettent l'exploitation du train en toute sécurité.	Transports Canada a accepté la recommandation du Bureau. Le Ministère a encouragé les compagnies de chemin de fer à mettre en œuvre des technologies de pointe qui amélioreraient la sécurité de l'exploitation des trains.	Réponse pleinement satisfaisante	L'industrie ferroviaire dote ses parcs de locomotives et ses dispositifs de queue de train de la nouvelle technologie.

Rapport R02W0063			
Accident à un passage à niveau et déraillement d'un train du Canadien National dans la subdivision Rovers à Firdale (Manitoba) le 2 mai 2002			
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
Le ministre des Transports, en collaboration avec les provinces et l'industrie du camionnage, réviser et mettre à jour le cas échéant, le matériel d'enseignement et de formation destiné aux conducteurs et aux risques associés au transport public sans dispositifs de signalisation automatiques par un véhicule lourd.	Transports Canada est d'accord avec le Bureau et a souligné le besoin de revoir ce matériel auprès du Comité formateur. Les administrateurs canadiens des véhicules du Conseil de conducteurs et des administrateurs de conducteurs et aux risques associés au transport public ont pas encore réagi.	Intention satisfaisante	Transports Canada, de concert avec l'Association des chemins de fer du Canada, a réalisé et distribué aux conducteurs de camions, d'autobus et de véhicules d'urgence des documents sur la sécurité aux passages à niveau, dont des vidéos, des guides pour instructeurs et des jeux questionnaires sur la sécurité.

Rapport R03			
Le ministre des Transports, en collaboration avec d'autres organismes fédéraux, met en œuvre des critères de municipalités, met en œuvre des critères de formation uniformes qui garantiront que les personnes concernées auront les compétences d'avoir les compétences en cas d'accidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses.	Transports Canada partage les préoccupations du BST relativement à la sécurité des changements de compétence compétents. Le Ministère a déjà commenté à recevoir des commentaires positifs sur cette lettre.		
Le ministre des Transports, en collaboration avec d'autres organismes fédéraux, met en œuvre des critères de municipalités, met en œuvre des critères de formation uniformes qui garantiront que les personnes concernées auront les compétences d'avoir les compétences en cas d'accidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses.	Transports Canada	Réponse pleinement satisfaisante	Transports Canada a réalisé des progrès sur cette question, de concert avec les agents de changement compétents. Le Ministère a déjà commenté à recevoir des commentaires positifs sur cette lettre.

En 2004-2005, le BST a émis trois recommandations en matière de sécurité ferroviaire; dans les trois cas, les intervenants (détails à la section 2.7.4.1) ont déjà exprimé une intention satisfaisante ou répondu de façon pleinement satisfaisante.

Le BST a également terminé une évaluation des réponses aux recommandations ferroviaires émises en 2003-2004. Les résultats de ces évaluations sont donnés à l'annexe A.

2.7.4 Mesures de sécurité prises

Tableau 14 : Ressources dans le secteur ferroviaire					
	2003-2004		2004-2005		
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$	
Coûts réels – Direction des enquêtes (Rail)	21	2 402	22	2 595	
Coûts des services internes professionnels et de communications	16	1 719	16	1 823	
Coûts des services intégrés	10	1 105	11	1 147	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		643		701	
Services reçus gratuitement		568		652	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire	47	6 437	49	6 918	
Indicateurs	2003-2004		2004-2005		
Nombre d'enquêteurs dans le secteur ferroviaire	18		19		
Coût net moyen par enquête terminée	429 133 \$		276 720 \$		
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,78		0,74		
Enquêtes terminées par enquêteur	0,83		1,32		

2.7.2 Enquêtes

Quatorze nouvelles enquêtes sur des événements ferroviaires ont été entreprises en 2004-2005 et 25 enquêtes ont été terminées, une augmentation sensible du nombre d'enquêtes terminées par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation est directement attribuable à l'affectation de ressources supplémentaires pour aider à éliminer l'arriéré de travail en cours. La durée moyenne des enquêtes terminées a diminué à 618 jours, comparativement à 894 l'exercice précédent, ce qui représente également une réduction importante par rapport aux quatre dernières années, réduction due aux efforts concertés pour clore les très vieux dossiers. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de toutes les enquêtes ferroviaires entreprises et de tous les rapports ferroviaires publiés en 2004-2005.

Tableau 13 : Productivité dans le secteur ferroviaire						
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	
Enquêtes entreprises	20	12	18	14	14	
Enquêtes terminées	10	16	22	15	25	
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	843	708	755	894	618	
Recommandations	8	4	5	4	3	
Avis de sécurité	4	7	6	7	6	
Lettres d'information	2	8	9	11	10	
Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.						

2.7.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 14 indique le coût net des enquêtes ferroviaires pour les Canadiens. Comparativement à l'exercice précédent, le coût moyen par enquête terminée a diminué considérablement, en raison surtout d'une production plus élevée qui a pu être réalisée avec une augmentation négligeable des ressources. Par rapport à 2003-2004, le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur est demeuré relativement stable, tandis que le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur a beaucoup progressé.

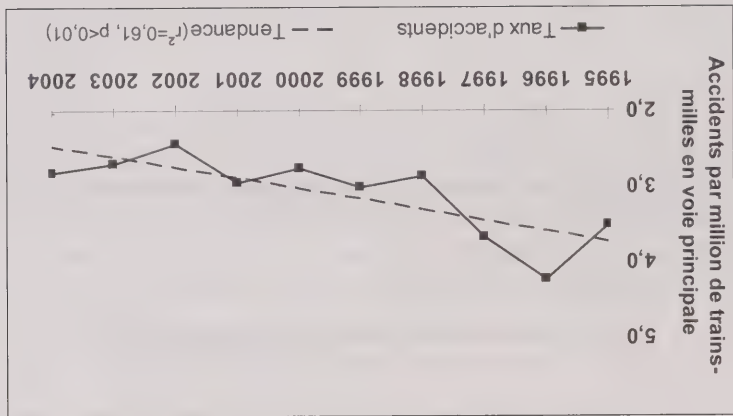


Figure 8 : Taux d'accidents en voie principale

Un des indicateurs de la sécurité ferroviaire au Canada est le taux d'accidents en voie principale. Bien que ce taux ait augmenté légèrement, de 2,7 accidents par million de trains-milles en voie principale en 2003 à 2,8 en 2004, il a baissé de façon notable au cours des 10 dernières années. La ligne de tendance indique aussi une nette orientation vers la baisse.

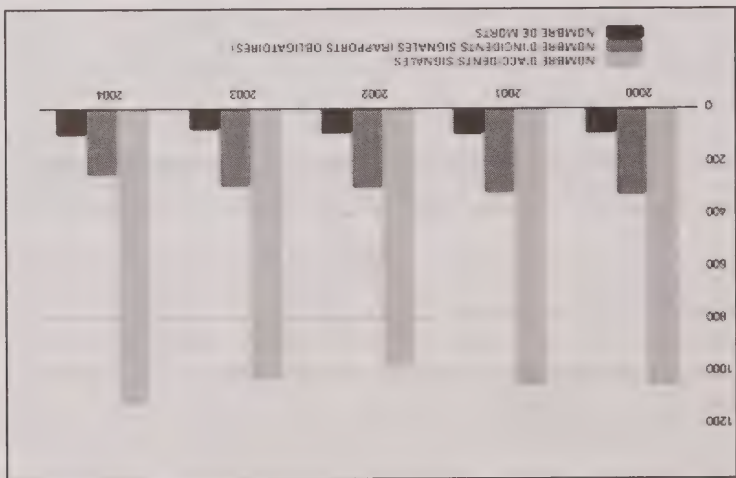


Figure 7 : Événements ferroviaires et nombre de morts

chaque année pour la plus grande partie du nombre total d'incidents. En 2004, on a enregistré 132 fuites, en baisse par rapport aux 151 de 2003 et à la moyenne quinquennale de 173.

2.7.1 Statistiques annuelles

En 2004, 1 129 accidents ferroviaires ont été signalés au BST, soit 9 % de plus que les 1 032 de l'année précédente et 7 % de plus que la moyenne annuelle de 1 054 entre 1999 et 2003. L'activité ferroviaire est demeurée relativement constante au cours des six dernières années, ressortant en moyenne à 89,7 millions de trains-milles annuellement. Le taux d'accidents a augmenté à 12,5 accidents par million de trains-milles en 2004 contre 11,5 en 2003 et en moyenne 11,8 par année entre 1999 et 2003. Les accidents ferroviaires ont fait 100 morts en 2004 par rapport à 79 en 2003 et en moyenne 94 par année entre 1999 et 2003. L'augmentation est principalement attribuable aux accidents survenus à des intrus, qui ont fait 67 morts en 2004 contre 45 en 2003 et en moyenne 53 par année depuis cinq ans.

Il y a eu une augmentation importante des accidents dans deux domaines. D'abord, les accidents survenus à des intrus ont augmenté de 52 % par rapport à 2003, c'est-à-dire de 65 à 99, et de 27 % par rapport à la moyenne quinquennale de 78. Deuxièmement, les déraillements hors d'une voie principale ont augmenté de 14 % par rapport à 2003, c'est-à-dire de 389 à 444, et de 16 % par rapport à la moyenne quinquennale de 382.

Cinq collisions en voie principale sont survenues en 2004 comparativement à six en 2003 et en moyenne huit par année depuis cinq ans. En 2004, il y a eu 152 déraillements en voie principale, soit un nombre comparable aux 149 de 2003 mais 21 % plus élevé que la moyenne quinquennale de 126. Il y a eu 114 collisions hors d'une voie principale en 2004, en hausse par rapport aux 104 de 2003 et à la moyenne quinquennale de 103.

En 2004, le nombre d'accidents aux passages à niveau était de 237, ce qui représente une baisse par rapport aux 250 de 2003 et aux 267 de la moyenne quinquennale. Vingt-cinq personnes ont perdu la vie par suite d'un accident à un passage à niveau, par rapport à 28 en 2003 et en moyenne 37 par année depuis cinq ans.

En 2004, 210 accidents ont touché des wagons transportant ou ayant récemment transporté une marchandise dangereuse, 7 % de moins qu'en 2003 et que la moyenne quinquennale (225). Cinq de ces accidents ont entraîné un déversement.

En 2004, le nombre d'incidents ferroviaires signalés au BST en vertu des exigences de déclaration a baissé à son niveau le plus bas en 22 ans, soit 252, contre 295 en 2003 et 317 en moyenne depuis cinq ans. Les fuites de marchandises dangereuses non liées à des accidents ferroviaires comptent

Aucune recommandation sur la sécurité des pipelines n'a été formulée au cours de l'exercice 2004-2005. Par contre, on a émis en 2004-2005 cinq préoccupations liées à la sécurité.

L'industrie continue de prendre des mesures de sécurité qui s'inspirent des renseignements du BST sur la sécurité. Par exemple, le BST a poursuivi son enquête sur une explosion survenue à la station de compression d'East Hereford du réseau de canalisations de Gazoduc TQM Inc. L'enquête a révélé que les normes canadiennes actuelles en matière d'étanchéité des câbles ne répondaient pas aux problèmes de sécurité posés par l'étanchéification des extrémités des câbles contre une accumulation continue de la pression. Cette constatation a mené à la création d'un groupe de travail chargé de modifier le *Code canadien de l'électricité* afin de résoudre les questions de sécurité associées à l'étanchéification des extrémités des câbles contre une accumulation continue de la pression.

2.6.4 Mesures de sécurité prises

Tableau 12 : Ressources dans le secteur de pipeline				
	2003-2004		2004-2005	
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$
Coûts réels – Division des enquêtes (Pipeline)	2	229	1	198
Coûts des services internes professionnels et de communications	2	164	1	139
Coûts des services intégrés	1	105	1	88
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		61		53
Services reçus gratuitement		54		50
Coûts nets des enquêtes dans le secteur de pipeline	5	613	3	528
Indicateurs				
Nombre d'enquêteurs dans le secteur de pipeline	2		1	
Coût net moyen par enquête terminée	0 \$		264 000 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,00		2,00	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,00		2,00	

2.6.2 Enquêtes

En 2004-2005, aucune enquête n'a été entreprise sur des accidents de pipeline et deux enquêtes ont été terminées. Ces enquêtes ont permis d'identifier de multiples préoccupations liées à la sécurité. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 1 081 jours, comparativement à 410 en 2002-2003. Cette situation est imputable à la complexité des enquêtes terminées et au fait que l'un des deux postes d'enquêteur sur les accidents de pipeline était vacant toute l'année. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de tous les rapports de pipeline publiés en 2004-2005.

Tableau 11 : Productivité dans le secteur de pipeline

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	3	1	2	0	0
Enquêtes terminées	0	3	2	0	2
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	0	531	410	0	1 081
Recommandations	0	0	0	0	0
Avis de sécurité	0	2	0	0	0
Lettres d'information	1	0	1	0	0

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

2.6.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 12 indique le coût net pour les Canadiens des enquêtes sur les accidents de pipeline. Le coût net par enquête terminée s'établit à 264 000 \$. Aucune donnée comparative sur les coûts n'est disponible puisqu'aucune enquête n'a été terminée dans l'exercice 2003-2004.

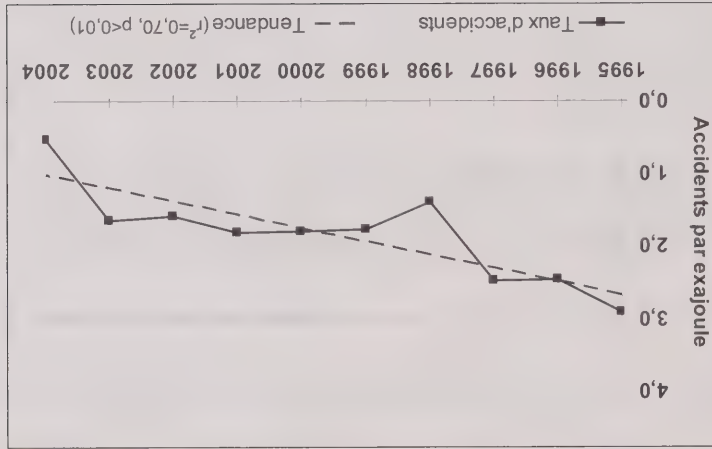


Figure 6 : Taux d'accidents de pipeline

Un indicateur de la sécurité du transport par pipeline est le taux d'accidents de pipeline. Ce taux a diminué à 0,5 accident par exajoule en 2004 contre 1,64 en 2003 et en moyenne 1,72 entre 1999 et 2003. La ligne de tendance indique également une nette orientation vers la baisse.

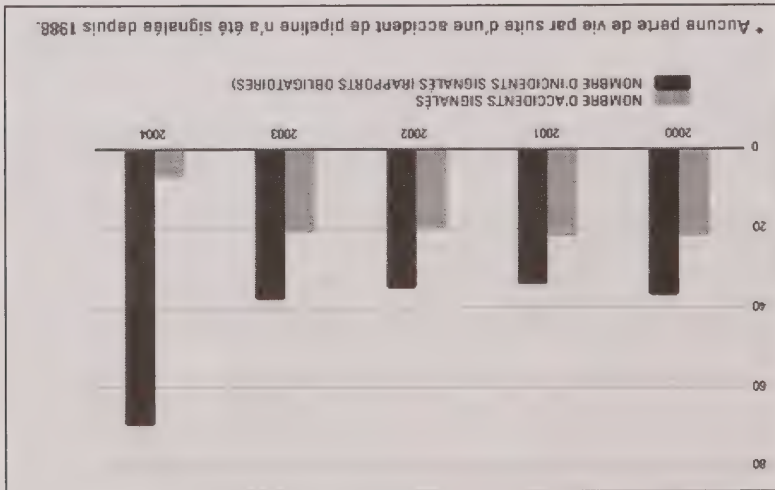


Figure 5 : Événements de pipeline

* Aucune perte de vie par suite d'un accident de pipeline n'a été signalée depuis 1986.

Transports Canada a effectué des inspections visuelles des appareils à gouverner de deux hydroptères à passagers et s'est engagé à faire des inspections plus détaillées durant l'intersaison.

Transports Canada examinera avec le propriétaire d'un navire à passagers la disposition des espaces de rangement des gilets de sauvetage pour adultes et pour enfants en vue de faciliter la distribution des gilets.

Le propriétaire d'un petit traversier-roulier étudie des moyens d'amarrer plus solidement le traversier au quai lors de l'embarquement et du débarquement des véhicules. Même si le règlement n'exige pas une formation en contrôle de foules, le propriétaire a pris des dispositions préliminaires auprès d'un établissement maritime au sujet d'une telle formation pour le personnel de bord.

Transports Canada entend exiger que les personnes à qui sont confiées des responsabilités en matière de sécurité des passagers à bord des navires à passagers et des rouliers à passagers (de plus de 500 tonnes) effectuant des voyages au-delà des eaux abritées) réussissent un cours de formation en gestion de la sécurité des passagers à bord d'un navire.

2.6 Secteur de pipeline

2.6.1 Statistiques annuelles

En 2004, 7 accidents de pipeline ont été signalés au BST, ce qui représente une baisse par rapport à 2003 et à la moyenne annuelle de 1999 à 2003 (21). Tous les accidents de 2004 sont survenus à des installations comme des stations de pompage, des stations de compression ou des usines de traitement du gaz. On estime que les activités liées aux pipelines ont augmenté de 4 % par rapport à l'année dernière. Le dernier accident mortel de pipeline sous compétence fédérale s'est produit en 1988. Le dernier accident entraînant des blessures graves est survenu en 2000.

En 2004, 70 incidents de pipeline ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration, soit davantage que les 38 de 2003 et que la moyenne quinquennale de 37. Parmi ces incidents, 81 % étaient attribuables à des fuites non confinées ou non contrôlées de petites quantités de gaz, de pétrole ou de produits à haute pression de vapeur.

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M04-04	Le Secrétaire national Recherche et sauvetage. Le Secrétaire national Recherche et sauvetage (SNRS) accepte cette recommandation et y souscrit. Le SNRS continuera de rencontrer les autorités pour assurer l'écoute des compétentes pour la mettre en œuvre.	Réponse en partie satisfaisante	Le SNRS a créé un groupe de travail, et des rencontres visant à examiner le processus de surveillance des appels de détresse se sont tenues avec d'autres autorités. Toutefois, on ne s'est pas encore penché sur la question de la coordination des interventions de recherche.

2.5.4.2 Autres mesures de sécurité maritime

Le Canada a présenté un document sur la prévention des ruptures fragiles sur les navires, intitulé *Measures to Prevent Brittle Fracture in Ships*, à la 48^e session du sous-comité de l'Organisation maritime internationale sur la conception et l'équipement des navires. Ce document souligne les risques auxquels sont exposés les navires construits avec de l'acier de ténacité inconnue et qui naviguent dans des eaux froides comme celles de l'Atlantique Nord; il demande d'envisager l'élaboration d'une norme « fondée sur les objectifs » pour garantir l'utilisation d'acier de ténacité connue dans la construction du bordé de muraille des navires en acier. La ténacité de l'acier serait adéquate, dans toutes les circonstances prévisibles, pour qu'une tolérance raisonnable aux avaries puisse être prévue de façon fiable.

L'Office des normes générales du Canada étudie une modification de sa norme actuelle relative aux combinaisons flottantes en cas de naufrage pour faire en sorte que l'on souligne au point de vente le fait que la capacité de la combinaison d'assurer la survie dépend de son étanchéité et de son ajustement adéquat pour éviter toute pénétration d'eau.

Transports Canada a indiqué son intention de modifier le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* pour prescrire que les radearaux de sauvetage de tous les navires à passagers doivent pouvoir se dégager librement si le navire coule. Transports Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent entendent créer un groupe de travail commun qui se penchera sur les préoccupations liées à divers incidents de chalands et de remorqueurs.

2.5.4.1 Recommandations émises en 2004-2005 dans le secteur maritime

Naufrage (avec pertes de vie) du véhicule à passagers *Lady Duck* dans la rivière des Outaouais (Québec) le 23 juin 2002

Rapport M02C0030

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M04-01	Le ministre des Transports preme des mesures pour assurer que les entreprises exploitant des petits navires à passagers aient un système de gestion de la sécurité.	Intention de la recommandation. Le Ministère examine la possibilité de prévoir des systèmes de gestion de la sécurité pour les exploitants de navires canadiens et appuie l'adoption volontaire de tels systèmes par les exploitants canadiens.	Le ministre des Transports Canada, après consultation avec l'industrie, déterminera la meilleure approche à adopter pour appliquer de façon efficace de telles exigences réglementaires
M04-02	Le ministre des Transports accélère l'élaboration d'un cadre réglementaire qui soit facilement compris et applicable à tous les petits navires à passagers et à leurs activités.	Transports Canada souscrit à l'intention de la recommandation. La nouvelle Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et les règlements y afférent doivent entrer en vigueur à la fin de 2006. Diverses mesures ont été prises par le Ministère pour faciliter la compréhension des exigences visant la sécurité des petits navires à passagers et leur mise en application par les propriétaires et les exploitants; cependant, le Bureau les avait déjà prises en considération lorsqu'il avait formulé sa recommandation.	Rien n'indique que l'élaboration d'un cadre de réglementation facile à comprendre et à appliquer à tous les petits navires à passagers et à leurs activités ne verra le jour avant 2006.
M04-03	Le ministre des Transports preme des mesures pour assurer que les petits navires à passagers comportent une réserve de flottabilité suffisante ou d'autres éléments de conception qui permettent l'évacuation en toute sécurité, rapide et facile des passagers et des membres d'équipage en cas d'urgence.	Transports Canada souscrit à l'intention de cette recommandation. Le Ministère a commandé une étude sur la conception, la construction et l'exploitation des véhicules amphibie exploités au Canada. Le Ministère continuera de faire connaître et d'appliquer les exigences existantes qui visent à permettre aux passagers et membres d'équipage de réagir rapidement et efficacement aux urgences.	Le projet de rapport daté de février 2005 sur l'étude réalisée présente 13 méthodes recommandées pour améliorer la sécurité des véhicules amphibie. Transports Canada examine le rapport et demandera aux exploitants de véhicules amphibie d'en prendre connaissance pour pouvoir discuter des besoins éventuels et s'assurer qu'ils seront pris en compte.

Quatre nouvelles recommandations en matière de sécurité maritime ont été émises en 2004-2005. Jusqu'à maintenant, trois de ces recommandations ont donné lieu à des mesures de sécurité, tandis que la quatrième a reçu une réponse non satisfaisante. Le BST a également terminé une évaluation des réponses aux recommandations maritimes émises en 2003-2004. Les résultats de ces évaluations sont donnés à l'annexe A.

2.5.4 Mesures de sécurité prises

Tableau 10 : Ressources dans le secteur maritime					
	2003-2004		2004-2005		
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$	
Coûts réels – Direction des enquêtes (Marine)	26	2 878	27	2 975	
Coûts des services internes professionnels et de communications	16	2 060	19	2 090	
Coûts des services intégrés	10	1 324	14	1 315	
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		770		803	
Services reçus gratuitement		681		748	
Coûts nets des enquêtes dans le secteur maritime	52	7713	60	7931	
Indicateurs	2003-2004		2004-2005		
Nombre d'enquêteurs dans le secteur maritime	22		23		
Coût net moyen par enquête terminée	428 500 \$		377 661 \$		
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,64		0,70		
Enquêtes terminées par enquêteur	0,82		0,91		

Le tableau 10 indique le coût net des enquêtes maritimes pour les Canadiens. Malgré une légère hausse des coûts nets sur ceux de l'exercice précédent, le coût net moyen par enquête terminée a diminué. Le nombre d'enquêtes entreprises et le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur ont tous les deux augmenté légèrement par rapport à 2003-2004.

2.5.3 Lien aux ressources utilisées

Une des enquêtes terminées au cours du présent exercice, celle sur le naufrage du véhicule amphibie *Lady Duck*, a nécessité un niveau d'investissement et d'effort bien élevé qu'à l'habitude. Le *Lady Duck* a pris l'eau sur la rivière des Outaouais alors qu'il faisait une visite touristique sur terre et sur l'eau. Le véhicule a coulé rapidement par l'avant par huit mètres d'eau. Quatre des 12 personnes à bord, coincées à l'intérieur du véhicule, se sont noyées. L'enquête a permis de constater qu'entre autres, l'étranchéité de la coque était compromise en raison de l'infiltration continue au roulement du palier d'arbre de transmission, aux endroits où il y avait des fractures dans la tôle de bordé près des passages de roue avant et arrière ainsi qu'à l'endroit où le système de direction des roues pénétrait la coque. À la suite de cette enquête (détails à la section 2.5.4.1), le BST a fait quatre recommandations de sécurité.

Tableau 9 : Productivité du secteur maritime					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	23	16	13	14	16
Enquêtes terminées	31	18	15	18	21
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	639	817	703	953	881
Recommandations	9	5	5	7	4
Avis de sécurité	6	12	7	6	9
Lettres d'information	12	11	14	11	8
Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.					

En 2004-2005, 16 nouvelles enquêtes sur des événements maritimes ont été entreprises et 21 enquêtes ont été terminées, ce qui représente une augmentation à la fois dans le nombre d'enquêtes entreprises et le nombre d'enquêtes terminées au cours des deux dernières années. L'augmentation est attribuable à l'affectation de ressources supplémentaires pour aider à liquider l'arriéré de travail en cours. La durée moyenne des enquêtes terminées a baissé à 881 jours, comparativement à 953 l'exercice d'avant, mais demeure sensiblement plus élevée qu'au cours des exercices précédents. Cette situation s'explique par les efforts concertés pour clore les dossiers plus vieux. Il faut donc s'attendre à une nouvelle réduction de la durée moyenne des enquêtes au cours des prochaines années, lorsque l'arriéré de dossiers aura été liquidé. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de toutes les enquêtes maritimes entreprises et de tous les rapports maritimes publiés en 2004-2005.

2.5.2 Enquêtes

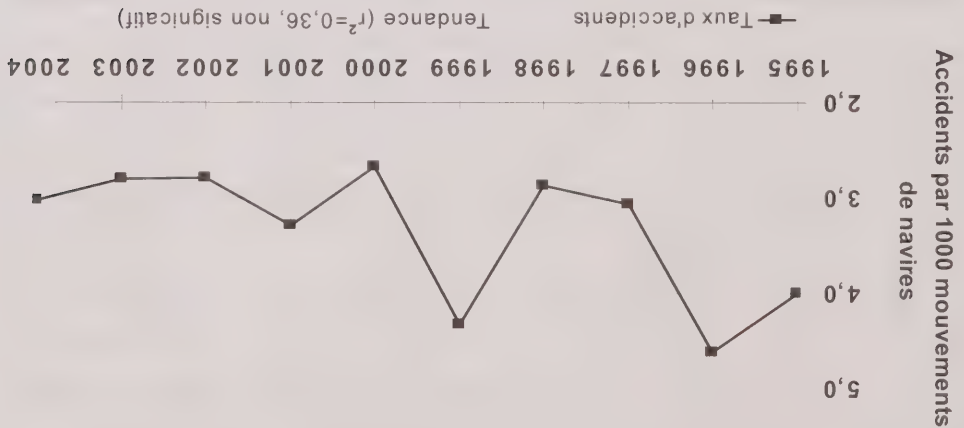


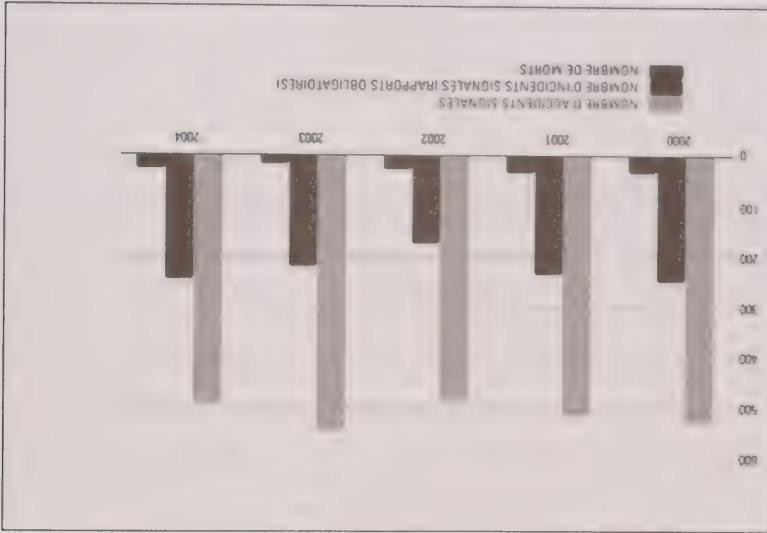
Figure 4 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien

En 2004, les accidents aux navires ont fait 22 morts, en hausse par rapport aux 9 de 2003 et aux 15 de la moyenne quinquennale. Les accidents à bord des navires ont fait 6 morts, soit moins que les 8 de 2003 et les 13 de la moyenne quinquennale.

Il y a eu 21 navires perdus en 2004, soit moins que les 38 de 2003 et les 41 de la moyenne quinquennale.

En 2004, 246 incidents maritimes ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration. C'est là une augmentation de 10 % par rapport au total de 223 en 2003, et de 16 % par rapport à la moyenne quinquennale de 212. L'augmentation est principalement attribuable aux pannes mécaniques et aux situations très rapprochées.

Figure 3 : Événements maritimes et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité maritime au Canada est le taux d'accidents pour les navires battant pavillon canadien. Bien que ce taux soit passé de 2,8 accidents par tranche de 1 000 mouvements en 2003 à 3,0 en 2004, il a diminué au cours des 10 dernières années. Cette tendance à la baisse n'est cependant pas significative d'un point de vue statistique.

L'activité des navires de commerce canadiens autres que les bateaux de pêche a augmenté de 8 % par rapport à la moyenne de 1999 à 2003. Le taux d'accidents a baissé de 3 %, passant de 3,1 à 3,0 accidents par tranche de 1 000 mouvements. Bien que l'activité des navires de commerce étrangers autres que les bateaux de pêche soit demeurée relativement la même si on la compare à la moyenne enregistrée entre 1999 et 2003, le nombre d'accidents a diminué, ce qui a entraîné une réduction de 26 % du taux d'accidents (de 1,9 à 1,4 accident par tranche de 1 000 mouvements).

Les accidents aux navires, qui représentaient 90 % des accidents maritimes en 2004, ont atteint cette année leur plus bas niveau en 29 ans, soit 441 contre 481 en 2003 et la moyenne quinquennale de 475. La moitié des navires en cause dans des accidents aux navires étaient des bateaux de pêche. Le nombre d'accidents à des personnes à bord des navires, qui comprend les personnes qui font des chutes, sont électrocutées ou subissent des blessures nécessitant leur hospitalisation, a été de 50 en 2004, soit 24 % de moins que les 66 de 2003 et 18 % de moins que la moyenne quinquennale de 61.

En 2004, 491 accidents maritimes ont été signalés au BST, ce qui représente une diminution de 10 % par rapport à 2003 (547) et de 8 % par rapport à la moyenne annuelle de 1999 à 2003 (536). Le nombre de morts s'est élevé à 28 en 2004, en hausse par rapport au nombre de 2003 (17), et autant que la moyenne entre 1999 et 2003.

2.5.1 Statistiques annuelles

2.5 Secteur maritime

Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats des activités du BST à ce chapitre, des signes tangibles pointent vers un certain degré d'efficacité des activités du BST visant à réaliser les objectifs qu'il s'est fixés. Par exemple, la demande pour des renseignements du BST sur la sécurité continue d'augmenter d'année en année. Les intervenants et les médias font usage dans leurs activités des messages de sécurité du BST. Les techniques et méthodes du BST suscitent un intérêt soutenu au Canada et de par le monde.

Le personnel de la Division de la macro-analyse a participé aux travaux du Groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité de l'OACI. La Division a également fourni des rapports statistiques à des organismes internationaux et à des groupes de l'industrie.

Compensation Board de la Colombie-Britannique), des organisations de l'industrie (l'Association canadienne des pilotes de ligne, le Chemin de fer Canadien Pacifique et le Chemin de fer QNS&L) et le milieu universitaire (l'Université de la Colombie-Britannique).

Des employés du Laboratoire technique du BST ont participé aux travaux du groupe de travail sur les enregistrements utilisés dans le cadre d'enquêtes sur les accidents qui s'est réuni à Washington en juin 2004, à la conférence des utilisateurs du Système d'écoute et d'analyse des enregistreurs de données de vol à Ottawa en juin 2004 et au groupe de travail sur les paramètres des enregistreurs de données de vol. Un membre du personnel du BST a été désigné comme représentant canadien au groupe d'experts de l'OACI sur les enregistreurs de vol. Le personnel du Laboratoire technique du BST a examiné des instruments d'aéronefs dans le cadre d'enquêtes menées par le Zimbabwe et le Japon. Des employés ont aussi assisté au démontage d'un moteur chez Pratt & Whitney en tant que représentants autorisés de l'Italie et aide le National Transportation Safety Board des États-Unis à réaliser des analyses de défaillances.

Le personnel du secteur ferroviaire a présenté à la conférence internationale sur la sécurité ferroviaire, à Perth, en Australie, un exposé sur l'incidence des facteurs organisationnels et culturels sur la sécurité. Des employés ont aussi assisté à la conférence internationale sur les pipelines à Calgary. Tant à Perth qu'à Calgary, les participants provenaient d'un grand nombre de pays. Des réunions officielles ont eu lieu à Ottawa avec l'organisme sud-africain de réglementation ferroviaire ainsi qu'avec la nouvelle British Rail Accident Investigation Branch du ministère des Transports. L'organisme de réglementation britannique, et le Health and Safety Executive. Ces discussions ont eu une grande portée, visant les philosophies et les méthodes associées à la réglementation et aux enquêtes ainsi que les méthodes opérationnelles des enquêtes. Enfin, le BST a créé pour la Conférence internationale sur la sécurité ferroviaire un lien avec un nouveau domaine internet. Les documents présentés à la conférence au fil des ans seront ainsi accessibles à un public élargi.

Le personnel du secteur des pipelines a eu des discussions officielles et officielles avec des organismes de réglementation, des organisations sectorielles et des bureaux d'enquête lors d'une conférence internationale réunissant des participants d'Amérique du Sud, d'Asie et d'Amérique du Nord. Le gestionnaire du secteur des pipelines a correspondu avec son homologue du Brésil, le renseignant sur le régime canadien de réglementation et d'enquête.

Le personnel de la Division de la performance humaine a participé à des groupes de travail examinant les facteurs humains lors de réunions internationales sur les transports, y compris des réunions de l'OMI à Londres et des réunions de l'OACI à Montréal. Il a aussi assisté à un symposium sur la gestion des menaces et des erreurs à Seattle et à la conférence de l'Associated Professional Sleep Societies à Philadelphie. Le personnel de la Division de la performance humaine a par ailleurs offert un cours sur les facteurs humains dans les enquêtes à l'intention de participants externes, y compris des organismes provinciaux et fédéraux d'enquête et de réglementation (le ministère de la Défense nationale, l'Office national de l'énergie, Transports Canada – Sécurité ferroviaire et le Workers'

enquêteurs sur les accidents maritimes, où ont été publiés les résultats d'une enquête sur la mise en œuvre du Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer.

Vu le nombre élevé d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche signalés au BST (environ la moitié des accidents aux navires signalés mettent en cause des bateaux de pêche), le BST participe également à une initiative visant à promouvoir une culture de la sécurité au sein du milieu maritime de la côte Ouest, surtout parmi les exploitants de petits navires et de bateaux de pêche. Un Groupe d'action maritime inter-organismes composé d'organismes des gouvernements fédéral et provinciaux et de l'industrie collabore en vue de conscientiser les gens à la sécurité, d'offrir de la formation en sécurité et de favoriser l'adoption de pratiques sûres. L'objectif consiste à modifier les comportements au sein du milieu maritime pour réduire le nombre d'accidents maritimes et le nombre de morts par suite de ces accidents. Au cours de l'exercice 2004-2005, une douzaine d'exposés ont été faits à la collectivité locale de pêcheurs et divers documents de promotion de la sécurité y ont été distribués. On a aussi fait des efforts particuliers pour traduire en vietnamien, publier et distribuer des cartes d'information sur la sécurité afin de pouvoir communiquer plus efficacement, dans sa langue maternelle, avec un large segment de la collectivité maritime régionale.

Le personnel du secteur de l'aviation a terminé son intervention à l'appui du Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (le bureau portugais d'enquête sur les accidents) en vue de la publication de son rapport final sur l'accident d'Air Transat dans les Açores en 2001. Le personnel du secteur de l'aviation a également assisté à la conférence de 2004 de l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne et présenté un document de travail intitulé *Investigate, Communicate, Educate – Are we doing things right?* Le BST a participé comme membre de la délégation canadienne à la 35^e assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il a conseillé le directeur général du Swedish Board of Accident Investigation (le bureau suédois d'enquête sur les accidents) sur les principes fondamentaux de la législation nationale visant les instances d'enquête sur les accidents. Le BST a renseigné une délégation de l'Administration de l'aviation civile de la République du Congo sur la démarche canadienne en matière d'enquêtes de sécurité sur les accidents. Il a participé au symposium international sur la sécurité de la Fondation pour la sécurité aérienne et à des réunions avec le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile de la France au sujet des enquêtes internationales et des démarches interorganismes. Le BST a participé à la 21^e réunion du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents de la Conférence européenne de l'aviation civile. Des enquêteurs de la Direction des enquêtes (Air) ont continué de représenter le BST à titre de représentants officiels dans le cadre de nombreuses enquêtes à l'étranger sur des accidents mettant en cause des produits fabriqués, conçus ou certifiés au Canada ou ayant exposé des passagers canadiens à des risques.

Le BST a adopté une démarche proactive en matière de diffusion de l'information. Au cours des enquêtes, les renseignements pertinents sont communiqués immédiatement à l'industrie, aux proches des victimes, aux médias et au public. Les enquêteurs sont incités à entretenir un dialogue avec les principaux intervenants, notamment en dévoilant rapidement les problèmes de sécurité cernés lors d'une enquête. Le BST s'efforce de fournir de l'information à jour au public et aux médias. Au cours de l'exercice, il a répondu à 1 289 demandes de renseignements qu'il a reçues sur son site Web et à 528 appels de médias, sans compter les demandes traitées sur les lieux d'un accident ou aux conférences de presse organisées lors de la publication de rapports. Le BST a tenu six conférences de presse et diffusé 38 communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a répondu à 602 demandes de renseignements sur des questions complexes liées à la base de données sur les événements.

Le BST utilise également son site Web pour sensibiliser les gens aux problèmes de sécurité et pour diffuser de l'information sur la sécurité. Le site Web du BST (www.bst.gc.ca) a enregistré en moyenne plus de 51 000 occurrences par jour et 2 300 visites par jour, soit une augmentation de 24 % dans le nombre de visites comparativement à l'an dernier. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. L'achalandage accru peut être attribué à la facilité d'accès du site ainsi qu'à la multitude de renseignements qu'on y trouve. Le site s'est avéré un moyen économique et rapide de diffuser de l'information.

Le personnel de la bibliothèque a participé à la création de la Passerelle de recherches sur les transports au Canada, une collection de ressources Web traitant de la recherche sur les transports au Canada. La passerelle est le fruit d'une collaboration entre les bibliothèques de l'Office des transports du Canada, de Transports Canada, du Centre de développement des transports, de l'Association des transports du Canada et du BST.

Le personnel du secteur maritime a continué de participer aux travaux de divers comités et sous-comités de l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment les groupes de travail et de correspondance sur l'élément humain et l'analyse des accidents. Le BST a aidé à déterminer et à valider les enjeux liés à la sécurité maritime pour des comités de l'OMI, et à élaborer puis à modifier le Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer. Le BST est membre fondateur du Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes et a présenté cette année des exposés à son assemblée en Afrique du Sud. Le personnel du secteur maritime a de nouveau été invité à présenter un cours sur les enquêtes sur les accidents maritimes parrainé par l'OMI et offert à l'Académie maritime internationale de Trieste, en Italie. Une chronique mensuelle sur les enquêtes maritimes notables menées au Canada est rédigée pour la réputée publication britannique *Marine Engineers Review*. La Division de l'informatique a hébergé un site Web du Forum international des

Le BST continue de sensibiliser les intervenants du secteur des transports aux questions de sécurité et s'efforce de renforcer chez eux la culture de la sécurité. Le BST saisit chaque occasion qui se présente pour réitérer ses principaux messages et sensibiliser les gens aux questions de sécurité. En 2004-2005, le BST a publié 115 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Il a également publié deux numéros du périodique *Réflexions* au cours de l'exercice 2004-2005. Cette publication contribue à promouvoir la sécurité des transports en se penchant sur les enseignements qui se dégagent des enquêtes sur les accidents et incidents. Elle permet également de diffuser les résultats d'enquête à un plus grand public.

2.4 Relations, coopération et transfert de connaissances

En 2004-2005, le BST a entrepris une réévaluation exhaustive des réponses à toutes les recommandations émises depuis sa création en 1990. Toutes les recommandations en matière de sécurité ont été examinées. Un certain nombre ont été classées par le Bureau comme inactives et n'exigent donc plus aucun suivi, soit parce que la lacune de sécurité a été corrigée, soit parce que le risque résiduel est relativement faible. Le personnel du BST a terminé la réévaluation détaillée de toutes les recommandations actives et en a présenté les résultats au Bureau pour plus ample réflexion. Le Bureau a également approuvé le rétablissement d'un processus annuel de réévaluation afin de faire en sorte que toutes les recommandations encore actives feront l'objet à l'avenir d'un suivi structuré. Ce processus procurera une vue à plus long terme des résultats obtenus à partir des recommandations de sécurité du BST.

Tableau 8 : Évaluation des réponses aux recommandations par le Bureau						
Réponse reçue au cours de l'exercice 2004-2005	Attention entièrement satisfaisante	Intention de corriger la lacune	Attention en partie satisfaisante	Attention non satisfaisante	À évaluer	Total
Marine	0	4	3	4	0	11
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	2	2	1	0	0	5
Aviation	1	1	0	0	2	4
Total	3	7	4	4	2	20

Le Bureau a récemment approuvé l'affichage sur le site Web du BST de son évaluation initiale des réponses à toutes les nouvelles recommandations en matière de sécurité. Cette initiative sera mise en œuvre au cours de l'exercice financier 2005-2006 et donnera au public une indication des mesures de sécurité prises en réponse aux recommandations du BST.

Ces communications ont donné lieu à des mesures concrètes de la part d'autres organismes, et ces mesures ont directement amélioré la sécurité ou réduit les risques. Par exemple, Transports Canada a ciblé les inspections de sécurité, a émis des bulletins d'alerte pour aviser l'industrie de préoccupations précises et a apporté des changements aux règlements et aux procédures de sécurité. L'industrie a également pris de nombreuses mesures de sécurité; elle a notamment apporté des changements aux méthodes et aux procédures d'exploitation, fait des modifications préventives aux équipements, procédé au remplacement de pièces et modifié des programmes de formation. Les sections 2.5 à 2.8 présentent des exemples spécifiques à chaque mode de mesures de sécurité qui ont été prises en 2004-2005.

De l'information sur la sécurité est également communiquée officiellement aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement du champ de visibilité à un passage à niveau en élaguant les buissons ou la végétation). Les organismes de réglementation comme Transports Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui est avisé de recommandations du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur les réponses canadiennes.

En 2004-2005, le BST a reçu 18 réponses à ses recommandations. Le Bureau estime que 3 réponses étaient entièrement satisfaisantes; 7 réponses dénotaient une intention satisfaisante de corriger la lacune mentionnée dans les recommandations et 4 réponses dénotaient une intention en partie satisfaisante; 4 réponses ont été jugées non satisfaisantes. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans le tableau 8.

Tableau 7 : Communications de sécurité par le BST			
	Recommandations	Avis de sécurité	Lettres d'information
Marine	4	9	8
Pipeline	0	0	0
Rail	3	6	10
Aviation	4	9	6
Total	11	24	24

Nota : Six préoccupations liées à la sécurité maritime ont été identifiées en 2004-2005.
Cinq préoccupations liées à la sécurité des pipelines ont été identifiées en 2004-2005.
Quatre préoccupations liées à la sécurité ferroviaire ont été identifiées en 2004-2005.
Cinq préoccupations liées à la sécurité aérienne ont été identifiées en 2004-2005.

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Les enquêtes du BST donnent lieu à des rapports dans lesquels il présente les lacunes relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, toutes les enquêtes entreprises par le BST ont permis de cerner des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs et d'en faire état. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête et une mise en œuvre rigoureuse de la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

En 2004-2005, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 59 communications de sécurité, soit 11 recommandations, 24 avis de sécurité et 24 lettres d'information (voir le tableau 7 pour la ventilation par mode de transport).

Tableau 6 : Productivité du BST									
	Marine		Rail		Pipeline		Aviation		Total
	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004
Enquêtes entreprises	14	16	14	14	0	0	47	44	75
Enquêtes terminées	18	21	15	25	0	2	40	67	73
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	953	881	894	618	0	1 081	485	524	684
									619

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

pendant l'exercice précédent. Le nombre d'enquêtes en cours a diminué de 142 au début de l'exercice à 99 à la fin. La durée moyenne d'une enquête a diminué à 619 jours en 2004-2005 au lieu de 684 jours dans l'exercice précédent (voir le tableau 6 pour les détails).

Figure 2 : Enquêtes commencées, en cours et terminées



Des progrès notables ont été réalisés au chapitre de la réduction de l'arrière des vieux dossiers d'enquête. Des 99 enquêtes en cours à la fin de l'année, seulement 6 remontaient à plus de deux ans, une amélioration sensible sur les années antérieures. Ces résultats sont directement attribuables à l'affectation de ressources d'enquête supplémentaires afin que nous puissions concentrer nos efforts sur des enquêtes complexes qui se poursuivent depuis plus de deux ans et sur un certain nombre d'autres initiatives visant à améliorer le rendement à long terme. Ces efforts devraient se traduire par des gains de productivité mesurables au cours des prochaines années. De plus amples renseignements sur les résultats des améliorations qu'on a obtenus au 31 mars 2005 figurent à la section 2.9.1 du présent rapport.

2. On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final sur cette enquête est publié.

2.3 Enquêtes et mesures de sécurité

Tableau 5 : Événements de transport par mode en 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)					
	Marine	Pipeline	Rail	Aviation	
Accidents	2004	491	7	1 129	308
	2003	547	21	1 032	373
	Moyenne quinquennale	536	21	1 054	367
Pertes de vie	2004	28	0	100	57
	2003	17	0	79	76
	Moyenne quinquennale	28	0	94	81
Incidents	2004	246	70	251	909
	2003	223	38	295	834
	Moyenne quinquennale	218	36	317	795

Les accidents et incidents signalés fournissent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités qui profitent grandement à la sécurité. Le tableau 5 présente les statistiques sur les événements de transport par mode, comparativement à la moyenne quinquennale. Si l'on tient compte du niveau d'activité de chaque mode, les taux d'accidents en 2004 ont continué d'afficher une tendance générale à la baisse. Le nombre de morts est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité du réseau de transport. En 2004, les modes de transport aéronautique, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de morts par rapport à la moyenne quinquennale. Une diminution du nombre d'accidents et de morts devrait avoir une incidence positive sur la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport.

Tableau 4 : Taux d'accidents de transport de 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)				
Accidents	2004	2003	Moyenne quinquennale	
			Marine ¹	Pipeline ²
			Rail ³	Aviation ⁴
	3	2,8	3,1	1,7
	0,5	1,6	2,8	2,7
	6,5	7,5	7,6	

¹ Accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge brute égale ou supérieure à 15 (à l'exclusion des navires à passagers, des traversiers à passagers et des bateaux de pêche). Par exajoute

² Accidents par million de trains-milles en voie principale ou sur des embranchements (à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents survenus à des intrus)

³ Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol (à l'exclusion des avions ultra-légers, des planeurs, des ballons et des autogires)

Le tableau 4 présente des données sur les taux d'accidents par mode pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence général sur la sécurité des transports. De façon globale, le Canada a conservé un bon dossier de sécurité en 2004. Les taux d'accidents de 2004, par niveau d'activité pour tous les modes, traduisent une tendance à la baisse relativement à la moyenne quinquennale.

de l'évaluation du rendement ont été obtenues de sources diverses comme de la réaction de la part des intervenants, des articles de magazines, des coupures de presse et des témoignages individuels. Toutes les sources d'information autres que le BST sont mentionnées.

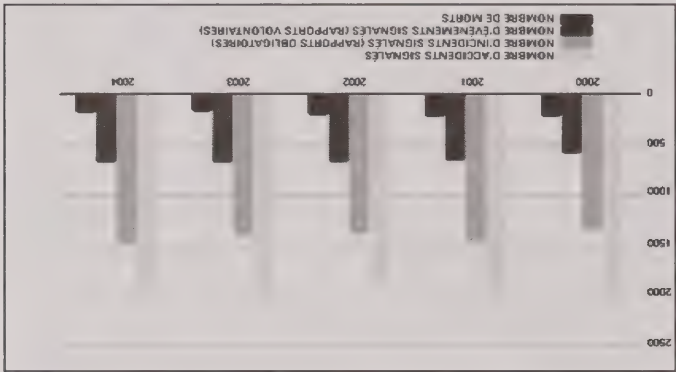
Comme on vient de le noter, certains des indicateurs de rendement sont utilisés pour la première fois. Par conséquent, à ce moment-ci, seule une analyse très limitée de ces mesures est possible, puisqu'on ne dispose pour l'instant que de données de référence.

La qualité et les limitations des données ont fait l'objet de toute l'attention voulue au cours de la préparation de ce rapport. Celui-ci présente fidèlement l'état des activités et la situation du BST au 31 mars 2005. Les états financiers ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada et son rapport de vérification est inclus à l'annexe C. Les autres renseignements sur le rendement ne font pas l'objet d'un examen ou d'un processus de validation indépendant.

2.2 Événements de transport

En 2004, 1 935 accidents et 1 476 incidents ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements du Règlement sur le BST¹. Le nombre total d'accidents en 2004 a diminué de 2 % par rapport à 2003 (1 973) et d'incidents à signaler en 2004 (1 476) a augmenté par rapport à 2003 (1 390) et à la moyenne de 1999 à 2003 (1 361). Le BST a par ailleurs reçu 679 rapports volontaires sur des incidents. Il y a eu 185 morts en 2004, en hausse par rapport à 2003 (172) mais en baisse par rapport à la moyenne de 1999 à 2003 (202).

Figure 1 : Événements signalés au BST



1. Bien que les activités du BST soient celles de l'exercice 2004-2005, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2004. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années.

Diverses méthodes sont employées pour cerner et saisir l'information sur le rendement. La plus grande partie des données utilisées dans l'analyse proviennent des systèmes d'information du BST et ont été complétées par de l'information fournie par Transports Canada. Des données empiriques à l'appui

Le BST a élaboré un tableau de bord équilibré qui sera dorénavant l'outil principal de mesure des résultats de l'organisme. Ce tableau de bord cherche à évaluer le rendement selon quatre axes : l'axe financier, l'axe clients ou intervenants, l'axe processus interne, l'axe apprentissage et croissance. L'exercice financier de 2004-2005 est le premier dans lequel le BST utilise cet outil. On prévoit donc que des peaufinages seront nécessaires dans les années à venir pour que le tableau de bord équilibré soit pleinement adapté aux besoins du BST et fournisse un portrait du rendement global. Des rajustements pourraient aussi se révéler nécessaires pour l'harmoniser avec la nouvelle Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats du Conseil du Trésor.

2.1.2 Méthode de mesure

Tableau 3 : Modèle logique			
Résultats immédiats			
<ul style="list-style-type: none"> • Identification et communication des lacunes de sécurité • Mesures de sécurité prises par les intervenants • Réponses aux recommandations de sécurité • Reportages médiatiques et diffusion des messages de sécurité 			
Plans et priorités			
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la prestation des services • Améliorer les communications • Ressources humaines durables • Gestion de l'information et de la technologie 			
Activités	Secteurs de service clés	Produits	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Marine • Pipeline • Rail • Aviation 	<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations de sécurité • Avis de sécurité et lettres d'information • Rapports d'enquête • Rapports statistiques 	28,3 millions de dollars et 189 équivalents temps plein
Services intégrés		<ul style="list-style-type: none"> • Services financiers • Services des ressources humaines • Services de gestion de l'information 	7,3 millions de dollars et 55 équivalents temps plein

Partie 2 : Analyse détaillée du rendement

2.1 Cadre de gestion du rendement

Le BST a élaboré et mis en œuvre un cadre intégré de gestion du rendement. Ce cadre comprend cinq documents essentiels. Le plan stratégique quinquennal du BST sert à déterminer les orientations stratégiques. Le plan d'activités annuel est ensuite utilisé pour fixer les priorités à court terme et guider les décisions concernant les activités et la répartition des ressources pour l'année à venir. Le rapport sur les plans et les priorités, qui découle du plan d'activités, précise les engagements envers le Parlement et les Canadiens. Le tableau de bord équilibre définit des indicateurs de rendement et permet à la gestion de mesurer et de suivre les progrès réalisés. Enfin, le rapport ministériel sur le rendement complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

Du point de vue de la gestion du rendement, le dernier exercice a été un exercice de transition, puisque nous avons entrepris d'adapter notre cadre de gestion du rendement à la nouvelle architecture des activités de programme du gouvernement. Le présent rapport ministériel sur le rendement est donc basé en partie sur la nouvelle structure de responsabilisation. De l'information détaillée sur le rendement est présentée pour chaque secteur de service clé de notre principale activité de programme.

2.1.1 Engagements dans les plans et priorités

Dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005, le BST a défini un résultat stratégique et de nombreux indicateurs de rendement. Le modèle logique ci-après précise les liens qui existent entre les activités du BST et la réalisation de ses résultats. Ce modèle montre les maillons de la chaîne qui relient les ressources et les activités aux produits et aux résultats intermédiaires et finals attendus.

Tableau 3 : Modèle logique	
Résultat stratégique	
Promouvoir la sécurité des transports, et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement	
Résultats intermédiaires	
<ul style="list-style-type: none">• Confiance accrue et justifiée du public dans la sécurité du réseau de transport• Mise en œuvre opportune des mesures de sécurité appropriées• Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public• Sécurité accrue grâce à la réduction des risques• Rendement organisationnel efficace	

1.5.5 Activités continues

En 2004-2005, le BST a réussi à obtenir les résultats escomptés de ses activités continues. Le nombre de nouvelles enquêtes entreprises s'est maintenu, comparativement aux exercices précédents, et on a continué d'améliorer les processus de manière à assurer la publication rapide des rapports d'enquête. Le dialogue s'est poursuivi avec l'industrie et les intervenants clés. Le BST a aussi continué de faire des investissements stratégiques, afin de maintenir les compétences du personnel et l'infrastructure technique requise. D'autres initiatives d'amélioration de la gestion ont aussi été mises en œuvre, dont l'introduction d'une nouvelle structure de gouvernance interne.

De toute évidence, le BST ne peut attribuer à son seul travail la réduction générale des événements de transport. La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont une responsabilité partagée. Le BST travaille avec les gouvernements, l'industrie des transports et divers organismes, associations et instances internationales pour améliorer la sécurité. Il collabore également avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport. Il est pratiquement impossible de mesurer avec précision l'incidence du BST sur la sécurité des transports. Il est certain cependant que le BST a réussi à atteindre ses objectifs stratégiques l'an dernier, comme en témoignent les nombreuses mesures de sécurité prises par des agents de changement du domaine des transports à la lumière des conclusions et des rapports d'enquête du BST. Ces résultats sont décrits plus en détail dans la partie 2. On peut donc affirmer que le BST, dans le cadre de la mosaïque de la sécurité des transports au Canada, remplit ses obligations d'une manière hautement compétente et professionnelle.

En 2004-2005, le BST a mis en œuvre son nouveau plan de communications internes. Il a aussi mis en place avec succès un programme proactif de sensibilisation du public, fournissant ainsi de nouvelles occasions aux membres du Bureau, au directeur exécutif et aux autres cadres supérieurs de rencontrer divers groupes pour discuter avec eux de messages clés sur la sécurité. Des progrès ont été réalisés également dans la publication, sur le site Web du BST, d'un plus grand nombre de rapports et d'information sur la sécurité. Sur le plan interne, on a amélioré les communications verticales et horizontales en favorisant la participation des employés et des gestionnaires dans divers groupes de travail, et en publiant des bulletins et des communiqués internes. Les sections 2.4 et 2.9 donnent de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Améliorer les communications.

1.5.3 Ressources humaines durables

On continue de travailler à ce que les ressources humaines soient gérées d'une manière stratégique et durable. L'examen et la modernisation de nos cadres de gestion des ressources humaines ont marqué des progrès et un certain nombre de nouvelles politiques ont été mises en œuvre. De nouveaux outils d'aide aux gestionnaires sont en cours d'élaboration, mais n'ont pas encore été complètement implantés. Bien qu'une certaine formation ait été fournie aux employés et aux gestionnaires, il faut faire plus d'efforts encore sur ce plan. Cependant, jusqu'à maintenant, le BST a respecté toutes ses obligations au terme de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*; toutes les activités obligatoires ont été menées dans les délais prévus. La section 3.4 fournit de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Ressources humaines durables.

1.5.4 Gestion de l'information et de la technologie

De nouvelles politiques et lignes directrices en matière de gestion de l'information ont été élaborées et mises en œuvre. Des séances de formation ont été présentées à tout le personnel à travers le pays. On a élaboré des plans de fichiers généraux basés sur les fonctions. Des progrès importants ont été réalisés dans la réalisation du projet AGILE (Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes), en dépit des difficultés rencontrées en cours de route et qui ont entraîné des retards dans les projets pilotes et la mise en place des modules du système. La section 2.9 fournit de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Gestion de l'information et de la technologie.

Le BST a sollicité et obtenu des fonds supplémentaires spéciaux pour les exercices 2003-2004 et 2004-2005 afin de faire face au sempiternel problème de l'arrière d'enquêtes en cours. Des engagements spécifiques ont été pris à l'égard de la réduction du nombre d'enquêtes en cours et de l'amélioration de la durée moyenne des enquêtes. On a obtenu d'excellents résultats à ces deux chapitres. Par exemple, le nombre d'enquêtes en cours est passé de 142 au début de l'exercice financier à 99 au terme de l'exercice. La durée moyenne des enquêtes, calculée à partir du moment de l'accident jusqu'à la publication du rapport officiel, a diminué à 619 jours en 2004-2005, alors qu'elle était de 684 jours l'exercice précédent. On s'attend à ce que la durée moyenne diminue davantage au cours des prochaines années étant donné que l'arrière de vieux rapports a diminué de beaucoup. Également, on a investi dans des ateliers de formation des enquêteurs pour accroître l'efficacité des enquêteurs. Les manuels des opérations d'enquête du BST ont été revus et mis à jour. La section 2.9 fournit de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Améliorer la prestation des services.

1.5.1 Améliorer la prestation des services

Tableau 2 : Tableau de bord du BST					
Résultat stratégique		auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement			
Priorités / Engagements	Type	Dépenses prévues (en milliers de \$)	Dépenses réelles (en milliers de \$)	Situation actuelle	
1) Améliorer la prestation des services	en cours	2 008	1 850	pleinement satisfaisante	pleinement satisfaisante
2) Améliorer les communications	nouvelle	156	94	pleinement satisfaisante	pleinement satisfaisante
3) Ressources humaines durables	nouvelle	272	140	ne satisfait pas entièrement aux attentes	ne satisfait pas entièrement aux attentes
4) Gestion de l'information et de la technologie	en cours	1 097	1 183	ne satisfait pas entièrement aux attentes	ne satisfait pas entièrement aux attentes
5) Activités continues	en cours	30 191	32 282	pleinement satisfaisante	pleinement satisfaisante

1.4 Ressources

Les tableaux qui suivent résument les ressources financières et humaines totales affectées au BST en 2004-2005, ainsi que les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat. La section 3.2 du présent rapport donne des renseignements détaillés sur les résultats financiers globaux du BST.

Tableau 1 : Ressources du BST		
Total des ressources financières (en milliers de dollars)		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
33 724	35 562	35 550
Total des ressources humaines (en équivalents temps plein)		
Prévues	Réelles	Différence
250	244	-6

1.5 Sommaire du rendement ministériel

Dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005, le BST se fixait quatre priorités, toutes décrites comme des investissements stratégiques devant permettre de trouver des moyens de relever la pertinence du BST, sa contribution à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'échelle internationale, ainsi que ses forces internes. Les deux premières priorités – Améliorer la prestation des services et Améliorer les communications – étaient directement liées à des produits externes, tandis que les deux dernières – Ressources humaines durables et Gestion de l'information et de la technologie – avaient une orientation davantage interne.

Dans l'ensemble, il y a eu des progrès importants au chapitre de toutes ces priorités. Cependant, les objectifs n'ont pas tous été complètement atteints, en raison notamment de nos ressources humaines limitées. En de nombreuses occasions tout au long de l'exercice, des gestionnaires ont été confrontés au choix difficile de la réaffectation d'employés d'un projet ou d'une enquête à une autre. Malgré les difficultés, le BST a obtenu des résultats positifs et tiré des leçons relativement à la planification des projets et à la répartition des ressources. Le tableau 2 donne un aperçu rapide des résultats obtenus au cours de l'exercice.

Depuis quelque temps déjà, le BST se penche sur la question de la mesure du rendement. Il a ainsi réalisé des progrès dans l'élaboration d'indicateurs de rendement probants. Cependant, il reste du travail à faire en la matière, notamment pour ce qui est de faire le lien entre les ressources et les résultats. Comme chaque enquête est unique, et comme certaines enquêtes mènent à des changements en matière de sécurité alors que d'autres ne le font pas, il est très difficile de déterminer le rendement de l'investissement dans les enquêtes de sécurité. Les discussions directes et positives des activités d'enquête du BST peuvent être aisément démontrées, mais il est beaucoup plus difficile d'en jauger la valeur par rapport aux coûts en utilisant les critères financiers traditionnels.

Comme tous les ministères et organismes du gouvernement, le BST doit fonctionner dans le cadre d'une base de ressources déterminée. Avec le temps, cette base s'érode en raison de nombreux facteurs externes comme l'inflation, de nouveaux frais de service et l'augmentation générale des prix. Le BST doit donc composer avec des ressources qui diminuent. En outre, le gouvernement a statué que les nouveaux besoins doivent être financés par le truchement de réaffectations plutôt que l'octroi de fonds supplémentaires. Dans l'ensemble, il en découle pour le BST une difficulté à maintenir un juste équilibre entre d'une part le niveau d'activité face à une demande croissante et d'autre part des ressources en baisse.

1.3.2.5 Équilibrer les ressources et les résultats

Au cours de la dernière année, le gouvernement a lancé à l'échelle pangouvernementale un certain nombre d'initiatives et d'exames qui ont eu et continueront d'avoir une incidence sur le BST. Par exemple, des initiatives comme la divulgation proactive de renseignements sur les frais de déplacement et d'accueil, la reclassification des postes et les contrats ont entraîné de nouvelles tâches pour le BST, sans que des ressources supplémentaires ne lui soient accordées. La série d'exames des opérations gouvernementales (par exemple, services administratifs ministériels partagés, de TI, d'achats, de gouvernance institutionnelle) a aussi eu une grande incidence sur la charge de travail. Ces examens sont maintenant terminés et des décisions seront bientôt prises par le gouvernement. Il faut donc s'attendre à des répercussions supplémentaires au moment où le BST procédera à la mise en œuvre des changements consécutifs. La mise en œuvre de la modernisation de la gestion des ressources humaines est un excellent exemple de programmes dirigés par les organismes centraux qui ont une incidence immédiate et substantielle sur les ressources du BST. Pour le BST, le défi à relever est de continuer d'intégrer ces exigences cumulatives à ses activités courantes dans le cadre des ressources disponibles, tout en conciliant l'exécution du mandat du BST et la mise en œuvre des objectifs globaux du gouvernement.

Pour accomplir son mandat et convaincre les intervenants à prendre les mesures qui amélioreront la sécurité des transports, le BST doit, dans ses rapports et autres produits de communication, présenter des arguments probants en faveur du changement. Dans cette optique, les intervenants et le public doivent comprendre clairement ce qu'est le BST, ce qu'il fait et comment il contribue à la sécurité des transports. Nous croyons qu'une sensibilisation accrue au BST et à son travail favorisera l'aptitude du BST à influencer les principaux agents de changement. C'est pourquoi le BST a adopté un plan de communication triennal qui décrit la façon dont nous voulons améliorer les communications. Le plan est une démarche plus active pour faire connaître les messages clés en matière de sécurité en vue d'entraîner des changements positifs. Toutefois, le défi demeure d'établir le bon mélange d'activités au sein d'un bassin de ressources limité.

1.3.2.3 Sensibiliser davantage pour entraîner des changements positifs

Le succès et la crédibilité du BST reposent en grande partie sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés. L'évolution technologique rapide de l'industrie des transports et la mise au point de nouveaux matériaux font en sorte que les enquêtes et analyses de sécurité deviennent de plus en plus complexes et spécialisées. Pour préserver sa crédibilité auprès de l'industrie, le BST doit non seulement conserver une infrastructure d'immobilisations appropriée, mais aussi son fonds d'expertise et de connaissances. Ces dernières années, le BST a effectué avec succès des efforts de rattrapage à l'égard de la formation essentielle de ses employés et de ses gestionnaires, afin qu'ils disposent des connaissances et des compétences voulues pour satisfaire aux exigences obligatoires de leur travail. Cependant, le défi à relever pour tenir à jour les compétences techniques exige une planification minutieuse et des ressources financières adéquates.

1.3.2.2 Maintenir la capacité opérationnelle

tous souhaiteraient que l'information relative à la sécurité soit produite plus rapidement et plus efficacement. En outre, les intervenants et le public voudraient que le BST entreprenne davantage d'enquêtes de sécurité qu'il ne le fait actuellement. Le BST est donc appelé à rechercher le juste équilibre entre le niveau d'activité, les perspectives d'en arriver à des conclusions utiles à la sécurité et les ressources disponibles. Cela suppose un examen continu de ses produits, de ses services et de ses processus, pour s'assurer que les ressources sont investies du mieux possible pour obtenir des résultats optimaux. Le BST doit aussi communiquer efficacement avec ses intervenants et le public afin de faire comprendre ses priorités et les limites de ses capacités. Au moyen de communications opportunes, il doit voir à ce que tous aient des attentes raisonnables.

pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec Transports Canada, la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada, l'Office national de l'énergie et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médécins légistes provinciaux et territoriaux.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Le BST joue aussi un rôle actif dans l'International Transportation Safety Association (ITSA) et le Nordic Accident Investigation Group. Comme organisme d'enquête respecté au niveau international, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol et les enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage, est maintenant utilisé depuis de nombreuses années dans plus de 10 pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

1.3.2 Risques et défis

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires du BST en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever sont décrits dans les paragraphes suivants.

1.3.2.1 Gérer les attentes externes

Le BST a une variété d'intervenants et de clients qui ont chacun des besoins divers en matière d'information. Les organismes de réglementation et l'industrie veulent de l'information qui leur permettra d'exécuter leurs responsabilités relativement à l'amélioration de la sécurité des transports. Les proches parents veulent savoir ce qui est arrivé à leurs êtres chers de façon à pouvoir tourner la page. D'autres recherchent de l'information utile à leur entreprise. Cependant,

1.3.1 Collaborateurs clés

De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;
- des constructeurs;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne.

Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité. Le BST peut donc mesurer sa réussite quand des intervenants comme les organismes de réglementation, les exploitants, les constructeurs et les fabricants prennent des mesures visant à réduire les risques en se fondant sur les résultats du BST.

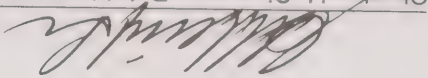
Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer la duplication et les conflits qui

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire de la présidente du Conseil privé de la Reine. Il ne fait donc partie d'aucun portefeuille associé à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne ou à l'Office national de l'énergie. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé les conflits d'intérêts qui pouvaient exister lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les lacunes liées à leurs propres règlements ou opérations.

1.2 Déclaration de la direction

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2004-2005 pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Ce document a été préparé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005*. Le document se fonde sur notre structure de reddition de comptes approuvée et, à ma connaissance, les renseignements donnent un portrait général, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice 2004-2005. Il fait aussi état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.


Charles H. Simpson, Président intérimaire

Date

29 Jan 05

1.3 Fonctionnement de l'organisme

Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada (pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/tr/anre/ et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.nrb-one.gc.ca/energy/index_f.htm).

Partie 1 : Aperçu

1.1 Mandat et mission

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, l'objectif du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les réseaux de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aéronautique. Le Bureau s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et de constater les lacunes en matière de sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Lorsqu'il enquête sur un événement de transport, le BST a l'autorité exclusive pour tirer des conclusions et dégager les causes et les facteurs contributifs.

Notre mission : mener des enquêtes indépendantes sur la sécurité et faire état des risques liés au réseau de transport.



Le champ de responsabilité du BST comprend tous les événements de transport de compétence fédérale au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs enregistrés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations spécifiques du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale.

Le dernier exercice a été marqué par un certain nombre de réalisations importantes au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Nous avons réussi à réduire sensiblement le nombre d'enquêtes en cours et de rapports non publiés. Nous avons étendu nos activités de communication. Nous avons aussi réalisé des progrès intéressants dans l'élaboration d'un nouveau système de gestion de l'information tirée des enquêtes.

Bien que nous n'ayons pas encore atteint complètement tous les objectifs mentionnés dans le Rapport sur les plans et les priorités, nous avons progressé de façon satisfaisante dans la réalisation de tous nos engagements et avons réduit les risques potentiels pour notre programme. Plus important encore, je suis persuadé que nous réussirons à terminer le travail inachevé au cours des prochains mois.

Une partie importante de ce travail a été rendue possible grâce au financement supplémentaire accordé par le Parlement au cours des deux dernières années. Maintenant que ces ressources temporaires ont pris fin, l'équipe de gestion concentre ses efforts sur l'établissement d'un juste équilibre entre les ressources disponibles et la mise en œuvre de nouvelles enquêtes. Nous nous assurons ainsi que l'organisation ne s'éparpille pas et que tout notre travail continue d'être guidé par les normes de haute qualité auxquelles s'attendent les Canadiens.

Cette année encore, divers indicateurs montrent que le Canada conserve un très bon dossier en matière de sécurité des transports. Par exemple, un examen des taux d'accidents de transport au cours des 10 dernières années révèle une tendance progressive à la baisse. Par conséquent, nous croyons que les efforts du BST en faveur de la promotion de la sécurité des transports, conjugués à ceux de bien d'autres organisations, ont un effet bénéfique.

Les Canadiens exigent un réseau de transport sûr et efficace. En regardant vers l'avenir et les défis qu'il présente, nous sommes déterminés à poursuivre nos efforts et à contribuer à un réseau de transport à la fois sûr et fiable, un réseau sur lequel les Canadiens peuvent compter en toute confiance.

Liste des figures et des tableaux

Figures

15	Figure 1 : Événements signalés au BST
18	Figure 2 : Enquêtes commencées, en cours et terminées
26	Figure 3 : Événements maritimes et nombre de morts
27	Figure 4 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien
33	Figure 5 : Événements de pipeline
33	Figure 6 : Taux d'accidents de pipeline
37	Figure 7 : Événements ferroviaires et nombre de morts
37	Figure 8 : Taux d'accidents en voie principale
44	Figure 9 : Événements aéronautiques et nombre de morts
44	Figure 10 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada
58	Figure 11 : Structure d'imputabilité des activités de programme
62	Figure 12 : Historique des dépenses du BST

Tableaux

9	Tableau 1 : Ressources du BST
10	Tableau 2 : Tableau de bord du BST
13	Tableau 3 : Modèle logique
16	Tableau 4 : Taux d'accidents de transport de 2004 par rapport à la moyenne des années précédentes (1999-2003)
17	Tableau 5 : Événements de transport par mode en 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)
19	Tableau 6 : Productivité du BST
19	Tableau 7 : Communications de sécurité par le BST
21	Tableau 8 : Évaluation des réponses aux recommandations par le Bureau
28	Tableau 9 : Productivité du secteur maritime
29	Tableau 10 : Ressources dans le secteur maritime
34	Tableau 11 : Productivité dans le secteur de pipeline
35	Tableau 12 : Ressources dans le secteur de pipeline
38	Tableau 13 : Productivité dans le secteur ferroviaire
39	Tableau 14 : Ressources dans le secteur ferroviaire
45	Tableau 15 : Productivité dans le secteur de l'aviation
46	Tableau 16 : Ressources dans le secteur de l'aviation
51	Tableau 17 : Engagements concernant les pressions budgétaires

Tableau financier

60	Tableau financier 1 : Postes votés et législatifs
60	Tableau financier 2 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2004-2005
61	Tableau financier 3 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles
63	Tableau financier 4 : Coût net pour le ministère

50	2.9 Répondre aux pressions sur les ressources
52	2.9.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST
53	2.9.2 Renouveler la gestion de l'information
54	2.9.3 Remplacer les immobilisations

57	Partie 3 : Renseignements supplémentaires
57	3.1 Structure organisationnelle
59	3.2 Résultats financiers
63	3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations
64	3.4 Modernisation des ressources humaines
65	3.5 Autres renseignements et contacts

66	Annexes
67	Annexe A : Évaluation des réponses aux recommandations émises en 2003-2004
67	Annexe B : Liens Internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports
71	Annexe C : États financiers vérifiés
72	

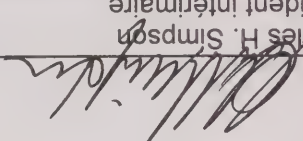
Table des matières

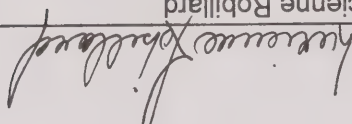
!!!	Liste des figures et des tableaux	1
1	Mot du président	1
3	Partie 1 : Aperçu	3
3	1.1 Mandat et mission	3
4	1.2 Déclaration de la direction	4
4	1.3 Fonctionnement de l'organisme	4
5	1.3.1 Collaborateurs clés	5
6	1.3.2 Risques et défis	6
9	1.4 Ressources	9
9	1.5 Sommaire du rendement ministériel	9
10	1.5.1 Améliorer la prestation des services	10
11	1.5.2 Améliorer les communications	11
11	1.5.3 Ressources humaines durables	11
11	1.5.4 Gestion de l'information et de la technologie	11
12	1.5.5 Activités continues	12
13	Partie 2 : Analyse détaillée du rendement	13
13	2.1 Cadre de gestion du rendement	13
13	2.1.1 Engagements dans les plans et priorités	13
14	2.1.2 Méthode de mesure	14
15	2.2 Événements de transport	15
17	2.3 Enquêtes et mesures de sécurité	17
21	2.4 Relations, coopération et transfert de connaissances	21
25	2.5 Secteur maritime	25
25	2.5.1 Statistiques annuelles	25
27	2.5.2 Enquêtes	27
28	2.5.3 Lien aux ressources utilisées	28
29	2.5.4 Mesures de sécurité prises	29
32	2.6 Secteur de pipeline	32
32	2.6.1 Statistiques annuelles	32
34	2.6.2 Enquêtes	34
34	2.6.3 Lien aux ressources utilisées	34
35	2.6.4 Mesures de sécurité prises	35
36	2.7 Secteur ferroviaire	36
36	2.7.1 Statistiques annuelles	36
38	2.7.2 Enquêtes	38
38	2.7.3 Lien aux ressources utilisées	38
39	2.7.4 Mesures de sécurité prises	39
43	2.8 Secteur de l'aviation	43
43	2.8.1 Statistiques annuelles	43
45	2.8.2 Enquêtes	45
46	2.8.3 Lien aux ressources utilisées	46
46	2.8.4 Mesures de sécurité prises	46

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant
le 31 mars 2005


Charles H. Simpson
Président intérimaire
Bureau de la sécurité des transports
du Canada


Lucienne Robillard
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Avant-propos

Le gouvernement du Canada améliore sans cesse ses pratiques de gestion, ce qui constitue pour lui une priorité depuis le dépôt au Parlement, au printemps 2000, du document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Dans sa poursuite de l'excellence en gestion, le gouvernement envisage d'offrir aux Canadiens : un gouvernement à l'écoute, qui sert bien ses citoyens et qui est administré comme une seule et même entité cohérente; un gouvernement innovateur, qui est appuyé par une fonction publique hautement qualifiée, en mesure de bien tirer parti de toute l'information à sa disposition et de faire un usage optimal des fonds publics, tout en tenant compte des risques éventuels; et un gouvernement redevable, qui rend compte clairement et ouvertement de son rendement au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats au Parlement et aux citoyens. Ils sont au cœur même de l'application du concept du gouvernement redevable.

Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement de rapports publics efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005* : http://www.tbs-sct.gc.ca/tma/dpr/04-05/guide/lines/guide_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte, faire le lien entre le rendement et les engagements antérieurs, expliquer les changements ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Le présent rapport ministériel sur le rendement (ainsi que ceux de nombreux autres ministères et organismes) peut être consulté sur le site Web du Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp>. Les lecteurs qui désiraient un aperçu global des efforts déployés par le gouvernement du Canada afin d'améliorer la qualité de vie peuvent lire *Le rendement du Canada 2005*, qu'on peut également consulter à l'adresse Internet précitée. Ce rapport est structuré autour de trois grands thèmes (économie durable, fondements sociaux du Canada et la place du Canada dans le monde) et sa version électronique renferme des liens avec les rapports ministériels sur le rendement pertinents. *Le rendement du Canada 2005* renferme également un aperçu spécial des efforts déployés par le gouvernement afin d'améliorer le bien-être des Autochtones.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer sans cesse les rapports qu'il présente au Parlement et aux Canadiens et aux Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer, au fil du temps, la qualité des rapports ministériels sur le rendement et autres rapports.

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétaire du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : tma-mtr@tbs-sct.gc.ca

Les documents budgétaires

L'Agence mène le gouvernement établi son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser annuelles. Le Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'Etat et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2005

No de catalogue BT31-4/77-2005
ISBN 0-660-62936-4

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca
Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé pour désigner tant les hommes que les femmes.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste
auprès des Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
(Ottawa, Canada K1A 0S9)

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et E.-U.)
(Communiqués seulement) 1-800-635-7943 (Canada et E.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2005

